Translated from English to Romanian - www.onlinedoctranslator.com

AFGANISTAN 1979-88

Puterea aeriană sovietică împotriva *mujahedin*

AFR CAMPANIE

MA RKGALE OT TI | IL LU STR AT ED DE E DOUA RD
A . GROU LT

AIRCAM PA IGN

AFGANISTAN 1979-88

Puterea aeriană sovietică împotriva *mujahedin*

MARK GALEOT TI | AM LUSTRAT DE EDOUARD A . GROULT

Piloţii MiG-29 se îndreaptă spre aeronava lor pentru a se pregăti pentru o misiune. MiG-29 a fost unul dintre cele mai bune contoare pe care sovieticii le-au avut la F-16 pakistanezi şi, prin urmare, au fost folosite ca escorte de bombardiere. (Patrick Aventurier/Gamma-Rapho prin

ODUCERE

Când tancurile sovietice au intrat în Afganistan pe 27 decembrie 1979, a fost intenţionat să fie o scurtă demonstraţie de forţă pentru a instala un nou şi mai licitabil lider al Partidului Popular Democrat din Afganistan (PDPA) şi a uimeşte o rebeliune rurală.[1]La urma urmei, sub conducerea dictatorială a lui Hafizullah Amin, ţara era din ce în ce mai ridicată în arme, galvanizată de ameninţarea guvernului său revoluţionar la adresa structurilor lor sociale tradiţionale şi a credinţei musulmane. În câteva luni de la „Revoluţia Saur" din 1978, care a adus PDPA la putere, aveau loc primele răscoale locale, revolta de la Herat din martie 1979 fiind zdrobită doar printr-un atac masiv aerian şi terestre care a făcut mii de morţi. Represaliile guvernamentale cu mâini grele i-au stimulat doar pe rebeli, al căror număr a fost, de asemenea, crescut de dezertările din forţele Kabulului. Amin s-a dovedit din ce în ce mai dictatorial – l-a arestat şi apoi ucis pe co-conducătorul său Nur Mohammad Taraki – şi a refuzat să facă compromisuri.

Moscova a încercat şi nu a reuşit să-l convingă pe Amin să adopte o poziţie mai moderată şi se temea din ce în ce mai mult că fie va declanşa o revoluţie islamică fundamentalistă – aşa cum tocmai se întâmplase în Iran – sau va apela la Washington pentru sprijin. Invazia sovietică se aştepta astfel să fie o operaţiune scurtă şi limitată: Operaţiunea *Furtuna-333,* o misiune de comando pentru a-l elimina pe Amin, astfel încât să poată fi înlocuit de Babrak Karmal, care era considerat atât mai moderat, cât şi mai puţin voinic, şi *OperaţiuneaBaikal-79,* o scurtă şi ascuţită demonstraţie a puterii militare sovietice suficientă pentru a stabiliza situaţia din mediul rural.[2]În schimb, s-a dovedit a fi doar începutul unei lupte de un deceniu pe care sovieticii nu au pierdut-o din punct de vedere tehnic, dar pe care a devenit clar că nici nu o pot câştiga.

Acesta a fost un război purtat la fel de mult în aer, cât şi pe pământ. Într-adevăr, probabil că puterea aeriană sovietică a fost cea care a făcut diferenţa între o înfrângere pentru Moscova şi debilitante

1 *VedeaRăzboiulsovietico-afgan 1979-1989(Osprey* Essential Istorii 75, 2012)

2 *'VedeaFurtuna-333: KGB şiSpetsnaz au capturat Kabul, războiulsovietic-afgan 1979(* Osprey RAID 54, 2021)

Un Mil Mi-24D patrulează munţii de lângă Kabul în aprilie 1989. Aceasta a fost o navă de combat sovietică care a fost apoi transferată DRA în timpul retragere. (Derrick Ceyrac/AFP via Getty Images)

impas despre care liderul reformist Mihail Gorbaciov a hotărât în cele din urmă că nu mai merită luptat. De la bombardamentele de nivel înalt care au explodat văile muntoase ţinute de rebeli, până la elicopterele Mi-24 şi avioanele Su-25 care au însoţit fiecare operaţiune substanţială a armatei, controlul sovietic asupra aerului a fost un atu vital al câmpului de luptă. A fost la fel de crucial pentru fiecare aspect al operaţiunilor sale de pe câmpul de luptă, de la elicopterele Mi-8 care transportau provizii până la punctele de observare îndepărtate de pe vârfuri de munte până la „lalelele negre” An-12 care au dus trupurile soldaţilor căzuţi în ultima lor călătorie spre casă.

Cu toate acestea, chiar dacă rebelul *mujahedinnu* avea forţe aeriene, acesta nu a fost un conflict complet

unilateral. Chiar înainte de a începe să achiziţioneze rachete sol-aer portabile de om, cum ar fi controversatul US FIM-92 Stinger, s-au adaptat agresiv şi imaginativ. Au învăţat noi tehnici de evaziune, camuflaj şi înşelăciune, au pus ambuscade împotriva atacurilor la nivel scăzut şi chiar au lansat raiduri îndrăzneţe asupra bazelor aeriene pentru a distruge aeronavele la sol.

Bazându-se atât pe surse ruseşti, cât şi pe cele occidentale, această carte explorează şi evaluează operaţiunile rebelilor, guvernului afgan şi sovietic, pentru a picta o imagine cuprinzătoare a războiului aerian din Afganistan. Deşi nici măcar superioritatea aeriană masivă nu a putut câştiga această luptă pentru sovietici, totuşi, experienţele lor le-au revoluţionat înţelegerea războiului aerian, de la utilizarea elicopterelor – o lecţie pe care Statele Unite o învăţaseră cu adevărat în Vietnam – până la importanţa de a oferi piloţilor un gradul de flexibilitate şi libertate în operaţiunile lor.

La urma urmei, Afganistanul este un mediu de luptă neiertător, chiar şi pentru forţele aeriene. O evaluare a Statului Major sovietic a avertizat că, „în ceea ce priveşte natura terenului, Afganistanul este una dintre zonele cele mai nefavorabile pentru operaţiunile aviatice”. Aproximativ 70% din ţară este muntoasă, cu puternicul lanţ Hindu Kush ridicându-se până la 7.000 de metri în unele cazuri, divizat de chei de până la 3.000 de metri adâncimi. Existau doar cinci aerodromuri cu piste suficient de lungi pentru majoritatea aeronavelor moderne de luptă – Kabul, Bagram, Jalalabad, Kandahar şi Shindand – şi toate erau la altitudine:

1.500-2.500 m deasupra nivelului mării. În aerul înalt şi subţire, rotoarele elicopterului s-au luptat să obţină o portanţă suficientă, darămite să negocieze ceea ce erau adesea

OPUSBAZE AERIENE AFGANISTAN

Sovieticii au construit uneori improvizat platforme de aterizare pentru elicoptere la toate bazele lor, de obicei acoperite cu carton ondulat foi de metal ca aceasta la Baraki Barak din regiunea Logar, centrul-estul Afganistanului. Echipajul a unui elicopter de transport Mi-8MT din cei 50th Căştile OSAP în zbor, flancate de un civil afgan şi doi soldaţi sovietici, pozează pentru cameră în 1987. (E. Kuvakin/Vizu)

trecători înguste, în timp ce relieful accidentat împrăştia semnale radio, încurca radarul şi oferea fără sfârşit peşteri şi scufundări în care rebelii se puteau ascunde sau pune ambuscade. Chiar şi în câmpiile din nord şi în deşerturile din sud, reperarea ţintelor în mijlocul gropilor aspre şi stâncoşi era dificilă şi fără ca tipul de sisteme moderne de ghidare să fie încă doar introduse în aeronavele sovietice, piloţilor le era greu să se orienteze în teren monoton.

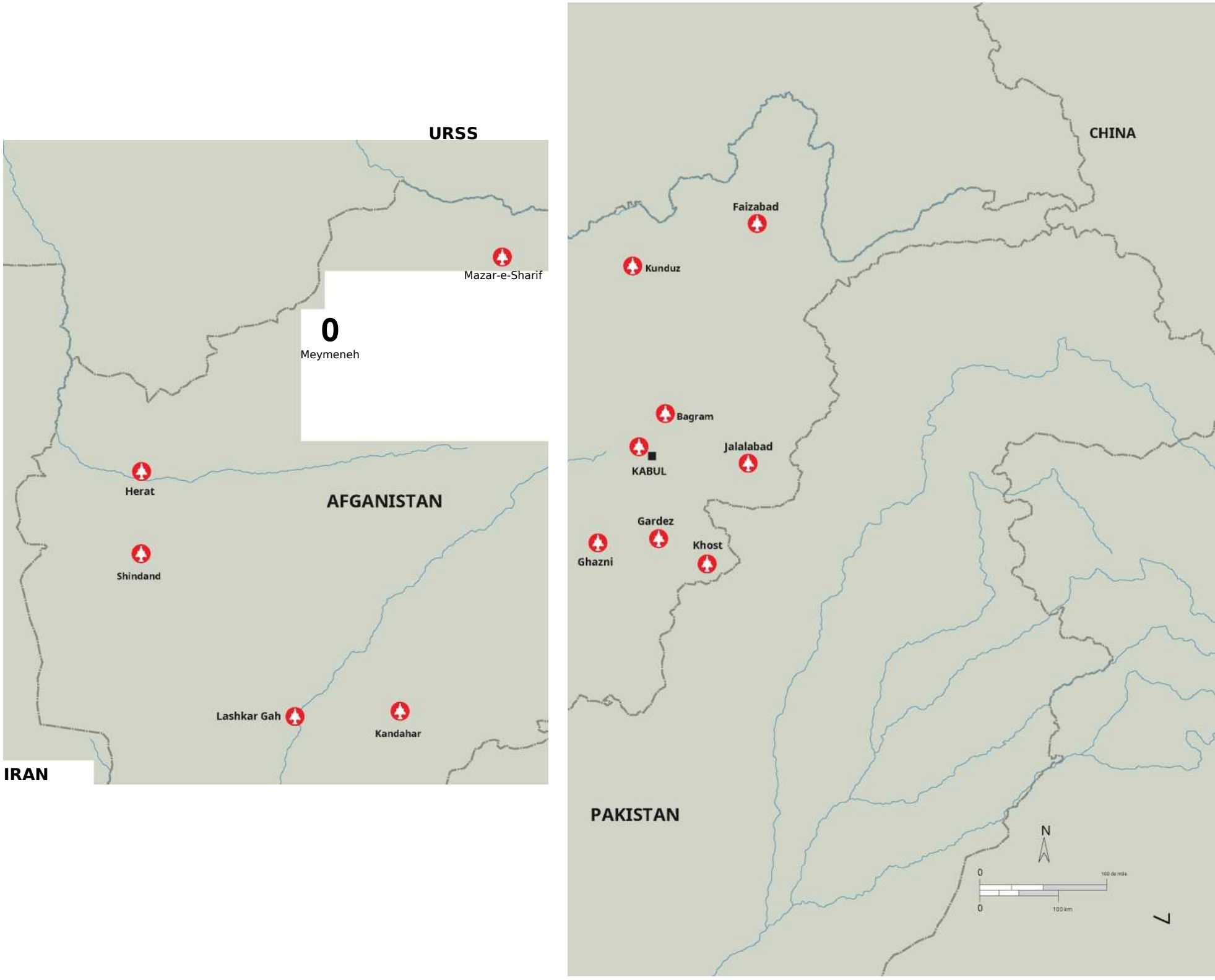
Nu era vorba doar de relief, ci şi de climă. În iernile îngheţate, misiunile au fost adesea blocate de

furtuni de zăpadă şi vizibilitate slabă, în timp ce verile fierbinţi – când temperaturile puteau depăşi 50 de grade Celsius – au văzut, de asemenea, operaţiunile aeriene constrânse de ceata solului, furtunile de nisip şi temperaturile ridicate ale aerului. Piesele metalice ale aeronavelor s-ar putea încălzi până la 80 de grade sub soarele arzător, cu îmbinările şi cusăturile potenţial să poată sau distorsiona din cauza expansiunii diferenţiale, iar furtunile de praf ar putea zgâria rotoarele, zgâria geamul cabinelor şi înfunda liniile de lubrifiere.

Acesta ar fi, pe scurt, un câmp de luptă provocator pentru o Forţă Aeriană sovietică care fusese antrenată şi echipată pentru operaţiuni de luptă convenţionale peste câmpiile din nordul Europei (sau nordul Chinei). Ei – *şimujahedinatât* de hotărât să *conducăShuravi* („Sovietici") din ţara lor – ar trebui să-şi înveţe modurile şi adesea plăteau un preţ groaznic în acest sens.

Zbor într-o vară afgană

Un pilot sovietic de elicopter de atac Mi-24 cu sediul la Kandahar, în sud, care a zburat două tururi în 280th Regiment, a amintit de experienţa de a zbura în furtunile de nisip ca fiind o teroare deosebită: „Nu doar că vizibilitatea este atât de proastă, ci nisipul a sufocat filtrele motorului şi chiar a roade paletele rotorului. Deşi nu era o practică obişnuită la acea vreme, chiar mi-aş mitui echipajul de la sol ***samogon*** *(a|coo|* homebrew) sau orice altceva am putut găsi pentru a-i determina să cureţe complet filtrele după fiecare zbor, astfel încât motoarele să nu mi se sufoce în timpul zborului. De asemenea, a trebuit să inspectăm în mod regulat palele rotorului, care s-au înfundat foarte mult, iar până şi sistemele hidraulice riscau să se blocheze de nisip. A fost un coşmar – oricare ar fi provocările de zbor în timpul iernii, le-aş lua în orice zi peste vara plină în Afganistan.


URSS
Mazar-e-Sharif
0
Meymeneh
Herat
AFGANISTAN
Shindand
Lashkar Gah
Kandahar
IRAN
CHINA
Faizabad
Kunduz
Bagram
Jalalabad
KABUL
Gardez
Khost
Ghazni
PAKISTAN
N
0
0
100 km

CRONOLOGIE

1979

27 decembrie Operaţiuni *Furtuna-333şi Baikal-79.*

Afganistanul a invadat

1980

MartieOperaţiunea din Valea Kunar

Aprilie mai Operaţiune*A'omĂ*

9-12 aprilie Operaţiunea Panjshir I

28 august-20 septembrie Operaţiunea Panjshir II

8-16 noiembrie Operaţiunea Panjshir III

1981

6-11 septembrie Operaţiunea Panjshir IV

1982

25 aprilie Ahmad Shah Massoud atacă Bagram

16 mai-l iunie Operaţiunea Panjshir V

28 august-10 septembrie Operaţiunea Panjshir VI

1984

19 aprilie-5 mai Operaţiunea Panjshir VII

5-16 septembrie Operaţiunea Panjshir VIII

1985

16 iunie-16 iulie Operaţiunea Panjshir IX

1986

4 mai Mohammad Najibullah îl înlocuieşte pe Babrak Karmal

9 iunie-14 iulie Operaţiune*Mneiiră*

18-26 august Operaţiune*Capcana*

1987

23 noiembrie-10 ianuarie 1988 Operaţiune*/utostraoiă*

1988

14 aprilie Semnarea Acordurilor de la Geneva

15 maiÎnceputul retragerii sovietice

1989

20 ianuarie-4 februarie Operaţiune*/'oo'ul aerian*

23-26 ianuarie Operaţiune *Taifun*

15 februarie Finalizarea retragerii sovietice

O vedere aeriană a drumurilor întortocheate din Afganistan poalele dealurilor. (ZUMA Press Inc/Alamy)

CAPACITATILE ATACATORULUI

Forţele aeriene sovietice din Afganistan

Chiar dacă în multe privinţe supra-proiectat pentru acest tip de război, bombardierul Su-24M a demonstrat eficacitatea acestuia în Afganistan.

Desfăşurarea sovietică în Afganistan a fost cunoscută sub numele de Contingentul sovietice din Afganistan (OKSVA:*Ogranichenny KontingentSovietskikh Voisk v Afganistane,* uneori pur şi simplu redat ca OKSV), dar comanda operaţională a fost învestită în 40th Armata de arme combinate. Iniţial, a existat o comandă aeriană distinctă, limitat al forţelor 34thAir Corps, dar acesta a fost ulterior transformat într-un element subordonat al celor 40thArmata odată ce a devenit clar că această operaţiune nu va fi desfăşurarea scurtă şi victorioasă preconizată iniţial. Ţara a fost împărţită în patru zone operaţionale: Nord (inclusiv Kunduz, Mazar-e-Sharif şi Faizabad), Vest (Shindand şi Herat), Est (Kabul, Bagram, Jalalabad şi Khost) şi Sud (Kandahar şi Lashkar Gah). Fiecare avea propria sa comandă sectorială, raportând celor 40thStatul major al armatei.

Aeroportul Kabul activ 31 decembrie 1979, după invazia sovietică. Observaţi coperta de pe partea din faţă a primului plan Mi-8, o necesitate având în vedere condiţiile dure din iarna afgană. (François Lochon/ Gamma-Rapho prin Getty Images)

Comandanţii celor 40thArmată

mai 1979-23 septembrie 1980 23 septembrie 1980-7 mai 1982 7 mai 1982-4 noiembrie 1983 4 noiembrie 1983-19 aprilie 1985 19 aprilie 1985-30 aprilie 1986 30 aprilie 1986-04 iunie 1986-19871981. februarie 1989

Lt general Yuri Tukharinov
Lt general Boris Tkach
Lt general Viktor Yermakov Lt general Leonid Generalov Lt general Igor Rodionov
Lt general Viktor Dubynin
Lt general Boris Gromov

Autoritatea directă a forţelor din afara teatrului, cum ar fi bombardierele strategice şi aviaţia de transport, era încă conferită altor structuri, cum ar fi districtul militar adiacent Turkestan (TurkVO) şi comandamentul aviaţiei cu rază lungă de acţiune (DA), iar coordonarea ar fi iniţial ceva asemănător. emisiune. Cu toate acestea, pe măsură ce Statul Major a pus din ce în ce mai mult capital politic în război, a devenit clar că dovada că a putut contribui la acesta era o intrare utilă în evidenţele de serviciu ale ofiţerilor ambiţioşi. În jurul anului 1984, majoritatea relatărilor de la veterani din cei 40th Comandamentul armatei sugerează că coordonarea a funcţionat mai bine decât ar fi anticipat.

Cei 40thComandamentul de aviaţie al armatei a fost 1325thPostul de comandă al forţelor aeriene din capitală, Kabul. Principalele baze aeriene au fost la Kabul, Bagram la nord de Kabul şi Kandahar la sud, cu unele mai mici dezvoltate în întreaga ţară de-a lungul timpului în locuri precum Kunduz şi Lashkar Gah. La început, multe dintre acestea au fost tabere foarte primitive: veteranii şi-au amintit că tremurau în corturi şi piroghe în prima iarnă a anilor 1979-80, fără apă caldă şi nici spălătorie, aşa că au fost nevoiţi să trăiască în aceleaşi haine zile în şir. Din nou, într-o măsură considerabilă, acest lucru s-a întâmplat pur şi simplu pentru că s-a presupus că aceasta va fi o desfăşurare scurtă, iar comandanţii care prea adesea nu s-au gândit prea mult la confortul oamenilor lor, au considerat-o ca o dificultate acceptabilă pe termen scurt. Până în iarna anului 1980, totuşi, s-au înfiinţat un loc de cazare adecvat, iar bazele aeriene au devenit cantonamente militare cu toate facilităţile necesare.

Un elicopter Mi-8M revenind la Kabul, după o misiune în Baharak, provincia Badakhshan. (Arhiva foto americană/ Alamy)

Puterea rotorului

Aşa cum Vietnamul a pecetluit povestea de dragoste a armatei americane cu elicopterul, tot aşa şi Afganistanul le-a demonstrat sovieticilor valoarea sa în războiul modern în general şi în contra-insurgenţele în special. Abia a existat niciun aspect al celor 40th Operaţiunile armatei în care elicopterele nu au jucat un rol crucial şi integrarea Aviaţiei Armatei (AA:*ArmeiskayaAviatsiya)* ramura a 34 thAir Corps în structura sa de comandă, cu cele mai multe unităţi ataşate unor brigăzi sau divizii specifice, s-au dovedit a fi foarte bune.

Elicopterele armate au oferit sprijin aerian apropiat pentru atacurile mecanizate, răspunsuri rapide la ambuscadele rebelilor şi ambele acoperire pentru convoaiele sovietice de aprovizionare şi interzicerea*muy'aAeo'/n*rulote. Cea mai formidabilă sursă de putere de foc mobilă a fost „tancul zburător” Mi-24, o navă blindată care

putea transporta, de asemenea, opt soldaţi, deşi, în practică, adăuga de obicei câţiva tehnicieni ca trăgători laterali la echipa sa obişnuită de doi echipaj. Deşi DRA Air Force primiseră nave de combat Mi-24 înainte de invazie, sovieticii şi-au extins rapid numărul în Afganistan şi, până la sfârşitul anului 1980, aveau 251 de nave în teatru. Mai degrabă decât o navă de atac slabă precum contemporanul său din SUA, AH-l Cobra, Mi-24 a fost un vânătător greu, cu diverse versiuni echipate cu bombe, rachete şi rachete pe aripile sale, precum şi un pistol, indiferent dacă Mitralieră Afanasev A-12.7 de 12,7 mm a modelului original, mitraliera Yakushev-Borzov Yak-B cu patru ţevi de 12,7 mm a Mi-24D (Hind-D) şi Mi-24V (Hind-E) pe scară largă. , sau tunul automat cu două ţevi GSh-30-2K de 30 mm, montat lateral, al mai târziu Mi-24P (Hind-F).[3]

Elicoptere sovietice dislocate în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Arme sau marfă	Raza maximă	Viteză
Mi-6 (NATO: Cârlig)	Transport greu	1957	6	70 de trupe sau 12.000 kg; opţional 12,7 mm HMG	970 km	300 km/h
Mi-8T (NATO: şold-C)	Transport mediu	1961	3	24 de trupe sau 4.000 kg; optional 4 păstăi de rachetă, l-2 MG-uri montate lateral	495 km	250 km/h
Mi-8TVK (NATO: Hip-E)	Asalt	1961	3	12,7 mm HMG, 6 hardpoints cu bombe, capsule de rachete sau patru AT-2 ATGM	495 km	250 km/h
Mi-24 (NATO: Hind-A)	Gunship	1969	2-3	12,7 mm HMG şi rachete, pistol păstăi, bombe sau 4 ATGM; optional 8 trupe	450 km	335 km/h
Mi-24D (NATO: Hind-D)	Gunship	1971	2-3	Gatling de 12,7 mm HMG şi rachetă păstăi, păstăi pentru arme, bombe sau 4 ATGM; optional 8 .	450 km	335 km/h
Mi-24V (NATO: Hind-E)	Gunship	1973	2-3	Gatling de 12,7 mm HMG şi rachetă păstăi, păstăi pentru arme, bombe sau 8 ATGM; optional 8 trupe	450 km	335 km/h
Mi-24P (NATO: Hind-F)	Gunship	1978	2-3	30 mm cu două butoaie autotun şi rachete, pistol păstăi, bombe sau 8 ATGM; rar 8 trupe	450 km	335 km/h

În primii ani, Mi-24 zburau adesea la altitudini joase, bazându-se pe viteza şi armura lor pentru a învinge focul rebelilor cu arme de calibru mic, angajând ţinte cu rachete ghidate antitanc (ATGM) la o rază de 1.200-1.500 m, S neghidat. -5 rachete de 55 mm la aproximativ 1.000 m şi focuri de armă la

3 Vedea *M/7 Mi-24 Hind Gunship(Osprey* New Vanguard 171,2012)

4 Această lovitură frontală a unui Mil-24, supranumit The „carul diavolului" de către ***mujahedin***, demonstrează marimea acestui lucru gunship. (Patrick Aventurier/Gamma-Rapho prin Getty Images)

700-900 m. De asemenea, au transportat o serie de bombe explozive sau incendiare, în special pentru utilizare împotriva ţintelor fortificate, precum şi podul dozatorului de mine KGMU 2V. Mai târziu, pe măsură ce ameninţarea armelor rebele AA şi MANPADS (sisteme portabile de apărare aeriană) a devenit mai severă, aceştia nu numai că au învăţat noi tactici, ci şi-au dobândit şi mai multe contramăsuri, inclusiv distribuitoare de rachete pentru a momeala rachetele care caută căldură şi deflectoare pentru a reduce semnătura termică a evacuarilor lor.

Deşi Mi-24 au fost folosite ocazional în rolul lor iniţial ca „IFV-uri zburătoare”, Mi-8 robust şi versatil a fost adevăratul cal de bătaie, fie ca transportator de trupe, camion de aprovizionare sau chiar navă de asalt. Un design care datează de la sfârşitul anilor 1950, care a zburat pentru prima dată în 1961, Mi-8 a fost dezvoltat iniţial pentru piaţa civilă, dar a fost preluat cu întârziere de către armată ca transport de trupe, capabil să ridice 24 de soldaţi complet echipaţi sau 3 tone. în magazine. Mi-8T/Mi-8MT de bază (nume de cod NATO „Hip-C”) era de obicei neînarmat, dar putea transporta patru poduri de rachete pe stâlpi de stabilizare şi avea din ce în ce mai mult, de asemenea, unul sau doi tunneri cu mitraliere PK de 7,62 mm. Versiunea de asalt Mi-8TVK (Hip-E) a montat o mitralieră KV-4 de 12,7 mm în cap şi rachete, bombe sau patru 3M11 *F/eyta*(AT-2 Swatter) ATGM-uri pe stabilizatoare.

Cu toate acestea, valoarea sa reală a fost versatilitatea sa ca platformă pentru o gamă largă de misiuni de specialitate. Mi-8MB*B/sseATr/sa*(Bisectoare) medevac (evacuare medicală) ambulanţă ridicată

Misiunea de recunoaştere-lovitură

Nevoia de a interzice caravanele de aprovizionare a rebelilor ca parte a Planului Veil, precum şi de a limita activitatea partidelor lor de raid, i-a determinat pe sovietici să adopte Acţiunea de Recunoaştere-Lovitură *(RUD.**Razvedyvateino-Udarnye Dyeystviya**)*. Acest lucru a fost realizat în general de o pereche (uneori două perechi) de elicoptere, de obicei Mi-24 mai bine înarmate, dar ocazional cu Mi-8 în sprijin. Uneori, aceştia au funcţionat pur şi simplu pe principii generale, dar mai des lucrând pe baza informaţiilor adunate de KhAD sau recunoaşterea aeriană sovietică. Elicopterele şi-ar încadra zona de patrulare la o altitudine de 1.500-1.700 m, menţinând un interval de 600-800 m, pentru a le oferi vizibilitate maximă şi libertate de manevră, putându-se în acelaşi timp să se sprijine reciproc. La identificarea unei rulote suspecte, fie de vehicule, catâri sau cai, ei trageau focuri de avertizare pentru a o opri. Un elicopter avea să aterizeze o echipă de inspecţie – aceasta era una dintre puţinele situaţii în care capacitatea de transport de trupe a lui Mi-24 era folosită în Afganistan – apoi se ridica din nou pentru a prelua supravegherea. Dacă rulota nu se opreşte sau deschide focul asupra elicopterelor sau a echipei de inspecţie, atunci ar fi distrusă din aer. Prea des, mai ales în etapele ulterioare ale războiului, RUD-urile au adoptat o abordare „trage mai întâi, verifică vehiculele arse mai târziu”, în special în zonele cu greutăţi grele. ***mujahedin****activitate.* Cu toate acestea, RUD-urile, în timp ce

câştigau ***Shurav***/puţini prieteni din populaţia locală, au reprezentat într-adevăr un mijloc eficient de constrângere a operaţiunilor de aprovizionare ale rebelilor şi a libertăţii generale de mişcare.

Elicopterul de transport greu Mil Mi-6 a fost un atu puternic, dar vulnerabilitatea sa a fost de aşa natură încât, după primele pierderi, i s-a interzis transportul de soldaţi, până când acest edict a fost relaxat la sfârşitul războiului. (aviation- images.com/ Grupul de imagini universale prin Getty Images)

dictat. Deşi era capabil să transporte trupe, muniţie sau chiar vehicule, unul dintre cele mai importante roluri ale sale a fost să livreze alimente către avanposturi în locuri în care geografia sau densitatea forţelor rebele făceau convoaiele terestre prea periculoase. Timp de peste

răniţii de pe câmpul de luptă, în timp ce comandanţii supravegheau operaţiunile de la postul de comandă aerian Mi-8VKP, Mi-8AV împrăştia mine şi aşa mai departe. În cuvintele unui fost ofiţer de stat major din cei 40th Army, „Mi-8 poate să nu fie la fel de cunoscut *afarăafgan,* dar pentru mine, a fost poate cea mai importantă armă a războiului'.

Deşi în primul an de război a fost folosită ocazional macaraua zburătoare Mi-10, cea mai mare fiară din flota sovietică a fost masivul Mi-6, cel mai mare elicopter din lume până când a fost înlocuit cu Mi-26. La vârf, au fost probabil 60 de dislocaţi în Afganistan, inclusiv o unitate care face parte oficial din forţele DRA, dar cu echipaje sovietice. Două batalioane de transport greu au fost rotite între Bagram, Kabul,

De fapt, statul sovietic ar „lua orice ar avea nevoie, ca acestea Aeroflot civil Mi-8 elicopterele folosite pentru a aduce trupe pe aeroporturi din Kabul în ianuarie 1980. (Hans Paul/Lehtikuva/AFP

un an, de exemplu, un batalion Mi-6 cu sediul în Kunduz a zburat aproape zilnic zboruri de aprovizionare către staţiile din provincia Bamyan, la nord-vest de Kabul. Dimensiunea sa însemna că avea nevoie oficial de cel puţin 350 de metri de pistă pentru a decola sau a ateriza, dar, în practică, piloţii au încălcat adesea regulamentele, învăţând cum să-şi „daneze" încărcăturile voluminoase din porţiuni mai scurte.

Un regiment separat de aviaţie de elicoptere (OVP:*Otdelny VertolyotnyAviatsionny Polk* cuprindea trei sau patru escadroane cu 12 nave, de obicei o combinaţie de Mi-24 şi Mi-8, deşi pe măsură ce valoarea elicopterelor a devenit mai clară, unele s-au extins şi mai mult. În 1982, de exemplu, 181sfOVP a achiziţionat o a cincea escadrilă, care avea sediul la Maymana. Au existat şi forţe independente, de obicei fiecare o escadrilă separată de aviaţie de elicoptere (OVE:*Otdelnaya Vertolotnaya Eskadrilya).* Acestea au avut roluri speciale. 205thşi 239th OV-urile care zboară din Jalalabad şi Lashkar Gah, de exemplu, au fost desemnate direct să sprijine*Spetsnaz*operaţiunile forţelor speciale.

Unităţile de aviaţie ale armatei în Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Implementare	Note
Kabul	290thOVP	Mi-8, Mi-24	1979-89	
	339thOVP	Mi-8, Mi-24	1980-89	
Bagram	338thOVP	Mi-8, Mi-24	1980-89	
	262ndOVE	Mi-8, Mi-24	1981-89	Ataşat la 201sf Divizia
Jalalabad	292ndOVP	Mi-8, Mi-24	1980-81	
	335thOVP	Mi-8, Mi-24	1981-89	înlocuit 292ndOVP
	208thOVE	Mi-8, Mi-24	1982-88	
Kandahar	280thOVP	Mi-6, Mi-8, Mi-24	1979-89	Ataşat la 70th Brigadă
	289thOVP	Mi-8, Mi-24	1980-88	
Kunduz	181sfOVP	Mi-6, Mi-8MT, Mi-24	1979-89	Cinci escadroane după 1982
	292ndOVP	Mi-6, Mi-8, Mi-24	N / A	Ataşat la 66th Motor independent Brigada de puşcaşi
	146thOVE	Mi-8, Mi-24	1980-89	1980, ataşat la 201sfDivizia
	254thOVE	Mi-8, Mi-24	N / A	Ataşat la 201sf Divizia
Lashkar Gah	205thOVE	Mi-8MT, Mi-24	N / A	Ataşat la 22nd ***Speisnaz***Brigadă
	239thOVE	Mi-8MT, Mi-24	1986-88	Rotită între Lashkar Gah şi Ghazni
Shindand	302ndOVE	Mi-8, Mi-24	1979-89	Ataşat la 5thDivizia

Închideţi suportul aerian

În timp ce elicopterele de combat au fost apreciate pentru capacitatea lor de a zăbovi în sprijinul operaţiunilor la sol, aeronavele de atac la sol alocate celor 40thArmata prin aviaţie frontală (FA: *Frontovaya Aviatsiya),* unul dintre comenzile separate ale Forţelor Aeriene sovietice, a efectuat o activitate egală

rol semnificativ. Aeronava emblematică a războiului a fost Su-25 *Grach*(Rook, nume de cod NATO „Frogfoot”), o aeronavă blindată, dedicată atacului la sol, concepută ca un succesor spiritual al Il-2 *Shturmovika*| Doilea Război Mondial.[4]Era robust, puternic înarmat cu un tun GSh-30-2 de 30 mm şi aproape 4,5 tone de bombe, rachete, rachete sau gunpods, iar viteza sa minimă relativ mică în comparaţie cu restul arsenalului FA cu aripă fixă însemna că ar putea fi mai mult. precise şi să funcţioneze în medii operaţionale mai stricte. De asemenea, ar putea angaja în siguranţă ţinte de la altitudini mai joase – adesea doar 500-1.000 m, comparativ cu 2.000-2.500 m pentru luptătorii presaţi în munca de atac la sol – cu toate avantajele pe care acest lucru le-a însemnat pentru precizie. Nu e de mirare că un comandant înalt OKSVA l-a numit „Kalashnikov al flotei aeriene – singura armă pe care te poţi baza întotdeauna”.

Avioane tactice sovietice în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Armament	Raza maximă	Viteză
MiG-21 (NATO: pat)	Luptător	1955	1	1 x pistol de 23 mm; 5 x puncte rigide	1.670 km	2.175 km/h
MiG-21bis (NATO: Peştele-L)	Luptător	1957	1	1 x pistol de 23 mm; 4 x puncte rigide	1.210 km	2.175 km/h
MiG-23 (NATO: Flogger)	Luptător	1967	1	1 x pistol de 23 mm; 6 x puncte rigide	1.500 km	2.499 km/h
MiG-27 (Flogger-D)	Atac la sol	1970	1	1 x pistol de 30 mm; 7 x puncte rigide	780 km	1.885 km/h
Su-17 (NATO: Instalator)	Luptător cu aripi oscilante – bombardier	1966	1	2 x tun de 30 mm; 12 x puncte rigide pentru muniţie de 4.000 kg	1.150 km	1.860 km/h
Su-25 (NATO: picior de broască)	Atac la sol	1975	1	1 x tun de 30 mm; 11 x puncte rigide pentru muniţie de 4.400 kg	1.000 km	975 km/h

Cu toate acestea, întreaga gamă a altor luptători-bombardiere aflate în serviciul sovietic a avut, de asemenea, acţiune în Afganistan, împreună cu unii luptători care au fost dislocaţi din cauza temerilor timpurii că

5 *VedeaSukhoi Su-25 FrogfootOsprey* Air Vanguard 9, 2013)

Su-25 ***Grach****și-a* câştigat teama rebelilor şi respectul sovieticilor pentru puterea de foc, mai ales folosind rachete, ca aici. (Nikolay Doychinov/ AFP prin

Un MiG-21 în schema de culori argintie folosit pentru interceptoare, expus la Muzeul Naţional al Aerului şi Spaţiului Steven F. Udvar- Hazy Center din Chantilly, Virginia.

SUA sau aliatul său Pakistan ar putea interveni direct. Deşi au existat unele angajamente cu forţele aeriene pakistaneze, în practică, acestea au fost utilizate mai des pe o bază limitată pentru misiuni de atac la sol, chiar dacă capacităţile lor în acest rol erau relativ limitate. Un număr de interceptoare MiG-21PFM (NATO: Fishbed-F) au fost trimise la Kabul, de exemplu, dar deşi puteau transporta gunpods cu tun GSh-23 de 23 mm sau bombe sau rachete aer-sol Kh-66 pe două aripi. stâlpi, au fost retrase rapid în martie 1980 ca nepotrivite acestei misiuni şi înlocuite cu MiG-21SM (Fishbed-J) şi MiG-21bis (Fishbed-L/N), care aveau cel puţin tun intern, precum şi posibilitate de a purtaţi un rezervor de combustibil extern pentru a-şi mări autonomia.

Avioanele de vânătoare nu erau foarte potrivite pentru a ataca ţinte mici, împrăştiate, adesea pe teren accidentat. Nu puteau transporta bombe grele – sau multe dintre ele – şi nici piloţii lor nu erau special antrenaţi să-şi folosească armele în astfel de circumstanţe, mai ales că zburau la viteze relativ mari. MiG-21, de exemplu, transportau de obicei doar două bombe FAB-250, deoarece în mediile calde şi înalte în care operau, trebuiau să-şi menţină greutatea încărcată la minimum.

Ulterior, MiG-21 au fost succedate de avioane de luptă cu geometrie variabilă MIG-23ML/MLD mai moderne, care aveau o avionică mai bună şi puteau transporta mai multe muniţii şi, chiar la sfârşitul războiului, vânătoare-bombardiere MiG-27D. Acestea au fost mai capabile, dar din nou proiectate

Se apropie bombardamentele

Piloţii sovietici au dezvoltat o serie de modele de atac caracteristice cel mai bine pentru operaţiunile împotriva rebelilor pe jos sau călare, care operează de obicei pe teren accidentat.

Pereche Dive Strike: Folosit în general în împrejurimile strâmte ale văilor de munte, unde exista mai puţin spaţiu pentru manevre laterale şi scopul era de a lansa o lovitură rapidă înainte ca rebelii să se poată împrăştia în acoperire, acest lucru a presupus liderul să se arunce în atac la o viteză de 30-40- unghiul de grade şi eliberarea de bombe sau tragerea de rachete la cea mai mică altitudine practică înainte de a trage în sus. Aripa lui avea să-l urmeze, la un interval suficient pentru a permite corecţii de ultimă oră la ţintire, dar în rest cât mai repede posibil.

Carusel: Avioanele, în mod ideal în număr mai mare, au luat pe rând să-şi facă atacul să alerge, menţinând ţinta sub atac constant. Acesta a fost adesea folosit împotriva concentrărilor de trupe rebele în zone mai deschise, nu în ultimul rând pentru că cerea o coordonare atentă.

Cabriolet: Echipajele cu experienţă ar putea folosi această metodă împotriva ţintelor fixe cunoscute, permiţând un anumit grad de foc indirect, chiar şi pe terenul intermediar. Aeronava a accelerat într-o coborâre uşoară, apoi s-a întors la un unghi de 30 sau chiar 45 de grade, eliberând bombele în vârful urcuşului, înainte de a se înclina într-o parte. Bomba ar putea, în funcţie de viteza şi unghiul de separare, să zboare câţiva kilometri până la ţintă

Lovitură de noapte: Aeronava principală a aruncat rachete de paraşută de la o altitudine de 2.000-3.000 m asupra ţintei anticipate. Aceste aşa-numite „candelabre” ar arde timp de 6-8 minute, dându-i timp membrului pentru a ataca apoi cu pistoale, rachete sau bombe de la o rază de 1.500-2.000 m. În cazuri rare, un lider deosebit de rapid de manevră (şi încrezător) ar putea fi capabil să se întoarcă şi să aibă totuşi timp

să facă un atac propriu.

pentru războiul convenţional în Europa, mai degrabă decât contra-insurgenţă şi operaţiuni în trecători strânse de munte.

O gamă comparativă de muniţie sovietică: de la stânga la dreapta, bombă cu dispersie RBK-250, bombă de fragmentare OFAB-250-270, FAB-500 M54 cu rezistenţă mare bombă puternic explozivă. (George Cernilovski)

Chiar şi aşa, adevăraţii dinţi ai FA din Afganistan au fost Su-25 şi mai vechiul avion de luptă Su-17, un avion de vânătoare-bombardier robust cu aripă pivotantă care este încă în serviciu şi astăzi. Ele au fost folosite pentru misiuni de recunoaştere, dar mai des în rol de atac direct, fie ca parte a misiunilor de lovitură planificate în prealabil sau „vânătoare liberă”. În ultimele misiuni, li s-ar atribui o zonă de patrulare şi s-ar putea angaja – uneori doar cu permisiunea de la comanda lor, alteori, după bunul plac – ţinte de oportunitate pe care le-au întâlnit, de obicei caravane rebele.

Aeronava opera de obicei în perechi. O singură pereche ar fi de obicei desfăşurată pentru misiuni de recunoaştere sau de evaluare a daunelor de luptă sau pentru a desemna o ţintă pentru atacul aerian sau de artilerie. Una sau două perechi (cunoscute ca „legătură”) ar întreprinde o suprimare a apărării aeriene, iar două până la patru perechi o misiune completă de lovitură. În rare ocazii, o escadrilă completă de 12 avioane putea fi desfăşurată, dar de obicei nu mai mult de zece erau operaţionale la un moment dat.

Unităţile FA au fost rotite prin Afganistan mai rapid decât multe alte elemente ale forţelor aeriene. În total, 11 regimente de aviaţie de luptă *(JAPIstrebitelnyAviatsionnyPolk),* un regiment separat de aviaţie de atac (OShAP:*OtdelnyShturmovyAviatsionnyPolk),* o escadrilă separată de aviaţie de atac (OShAE:*Otdelnaya Shturmovaya Aviatsionnaya Eskadrilya)* şi şapte regimente de aviaţie de vânătoare-bombardiere *(JBAPIstrebitelno-Bombardirovochny Aviatsionny Polk)* s-ar roti prin OKSVA. Utilizarea agresivă şi consecventă a aeronavelor FA este evidentă şi în pierderile lor pe parcursul războiului: 21 MiG-21, 11 MiG-23, 34 Su-17 (inclusiv Su-22, versiunea sa de export) şi 36 Su-25. .

Unităţile de aviaţie frontale s-au rotit prin Afganistan			
Unitate	Baza aeriana	Avioane	Implementare
27thIAP	Shindand	MiG-21UB	1981-82
115thIAP	Bagram, Kandahar	MiG-22bis	1979-81
120thIAP	Bagram	MiG-23MLD, MiG-23UB	1988-89
145thIAP	Kandahar	MiG-21bis	1982-83
168thIAP	Bagram	MiG-23MLD, MiG-23UB	1986-87
190thIAP	Bagram	MiG-23MLD	1986-88
655thIAP	Bagram	MiG-23MLD	1985-86
905thIAP	Bagram	MiG-23MLD	1984-85
927thIAP	Kandahar	MiG-21bis	1983-84
979thIAP	Kandahar	MiG-23MLD	1986-89
982ndIAP	Kandahar	MiG-23MLD	1984-86
134thIBAP	Shindand	MiG-27	1988-89
136thIBAP	Kabul, Bagram, Kandahar	SU-17M3	N / A
156thIBAP	Mary-2 (URSS), mai târziu Kandahar	SU-17M3	N / A
166thIBAP	Kandahar	SU-17M3	N / A
168thIBAP	Khanabad (URSS)	SU-17M3	N / A
217thIBAP	Shindand	SU-17M4	N / A
274thIBAP	Bagram	SU-17M4	N / A
378thOShAP	Bagram, Shindand	Su-25	1984-89
200thOShAE	Shindand	Su-25	1981-84

Bala Hissar, reşedinţa al sultanului turc Mahmud de Ghazni, cunoscut drept Cuceritorul Indiei, care a trăit între anii 971 şi 1030 d.Hr. Acest sit istoric din Ghazni a fost ruinat de războaiele succesive purtate în Afganistan, din anii 1980 până în anii 2020. (Mustafa Melih Ahishali/ Agenţia Anadolu prin Getty Images)

Bombardare

Aerodromurile din Turkestanul sovietic şi din districtele militare din Asia Centrală aveau să devină din ce în ce mai mult bazele din care bombardamentele cu rază lungă de acţiune au fost lansate în Afganistan atât de către bombardierul tactic Su-24 – care făcea, de asemenea, parte din flota Frontal Aviation – cât şi de către bombardierele strategice ale Aviaţia cu distanţă lungă (DA:*DalnayaAviatsiyasau* Bomber Command). Acest titlu va fi folosit pe tot parcursul, chiar dacă în 1980 a fost redenumit pentru scurt timp 37thArmata Aeriană cu Scop Strategic a Înaltului

Su-24, un avion de luptă-bombardier multirol supersonic, cu aripă oscilantă pentru orice vreme, sa dovedit, în anumite privinţe, prea capabil pentru a fi de mare

folos în Afganistan. Era fiabil şi putea transporta o gamă largă de muniţii, inclusiv bombe, rachete aer-aer şi aer-sol şi poduri de recunoaştere, până la o sarcină totală de 7.000 kg (deşi sarcina obişnuită era mai aproape de 4.000 kg). A fost, de asemenea, primul avion de luptă sovietic care a fost echipat *cuPuma* navigaţie digitală integrată şi sistem de atac zi/noapte, care i-a permis să lovească ţinte cu un grad mai mare de precizie. Cu toate acestea, spre deosebire de Su-25, a zburat prea repede pentru a permite echipajului său să ţintească orice, în special ţinte mari şi pre-planate. A avut debutul în luptă în 1984, în sprijinul operaţiunilor majore cu arme combinate împotriva cetăţii din Valea Panjshir a comandantului rebelului Ahmad Shah Massoud.sO escadrilă de Su-24 a fost folosită pentru a bombarda poziţiile defensive cunoscute şi suspectate de-a lungul axei atacului. La acea vreme, au aruncat amestecuri de bombe de 1.500 kg şi 500 kg de la o înălţime de 5.000 m, dar pe măsură ce rebelii au achiziţionat MANPAD-uri din ce în ce mai sofisticate, au fost forţaţi să opereze la altitudini mai mari, de obicei până la 8.000 m, iar precizia a suferit ca rezultat.

Deşi uneori au ieşit din baza aeriană Khanabad, cele trei regimente de aviaţie de bombardieri *(BAP:BombardirovochnnyAviatsionny Polk)* implicat în război în diferite momente – 143rd BAP din Kutaisi-l, 149thGardienii BAP din Alma-Ata şi 735thBAP din Qarshi – în general nu aveau sediul permanent în Afganistan. În schimb, unităţile lor Su-24 au fost

6 Vedea *Valea Panjshir, 1980-86(Campari|a* Osprey 369, 2021) extras din TurkVO's 73rdAir Army şi a operat în mare parte din baza aeriană Kokaity din afara Taşkent, Uzbekistan. Ei au continuat să zboare prin război – mai ales în sprijinul eventualei retrageri a celor 40thArmată – şi chiar şi după, au fost ţinuţi în aşteptare câteva luni mai târziu în cazul în care ar fi avut loc un atac imediat asupra Kabulului şi ar trebui să sprijine forţele DRA.

Contribuţia aviaţiei cu rază lungă la efortul de război a implicat bombardierele Tu-16, Tu-22M2 şi Tu-22M3, care în general au zburat şi din bazele din Uniunea Sovietică. Din nou, acesta nu era chiar genul de război pentru care fuseseră proiectate aceste aeronave şi pentru care echipajele lor – cel puţin la început – fuseseră antrenate. La urma urmei, au fost cu adevărat menite pentru distrugerea ţintelor statice, strategice; având în vedere mobilitatea rebelilor şi desfăşurarea obişnuită dispersată, aceştia au fost folosiţi în primul rând împotriva cunoscutului*rnu/'a^etf/n*baze, inclusiv complexe de peşteri şi pentru a curăţa zonele înaintea atacurilor la sol.

bombardiere sovietice în Afganistan						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	încărcătură de război	Raza maximă	Viteză
Tu-16 (NATO: Bursuc)	Bombardier strategic	1952	6	bombe de 9.000 kg	7.200 km	1.050 km/h
Tu-22M2 (NATO: Backfire-B)	Bombardier supersonic	1969	4	bombe de 24.000 kg	6.800 km	1.997 km/h
Tu-22M3 (NATO: Backfire-C)	Bombardier supersonic	1977	4	bombe de 24.000 kg	6.800 km	1.997 km/h

În acest scop, iniţial au fost folosite destul de puţin, în mare parte împotriva ţintelor din Valea Panjshir. Un moment de cotitură au fost operaţiunile Panjshir din 1984, când bombardierele Tu-16 şi Tu-22M2 au fost folosite pentru raiduri la altitudine mare la înălţimi de până la 10.000 m. S-a considerat că au avut performanţe slabe, deoarece bombele pe care le-au folosit erau adesea modele învechite şi aveau doar raze de explozie limitate şi, de asemenea, pentru că echipajele au demonstrat prea des abilităţi tehnice slabe şi angajament faţă de operaţiune. Un fost membru al echipajului Tu-22M2 a recunoscut deschis: „În primele zile, nu aveam idee reală ce se întâmplă *înafgan,* şi cu ce se confruntau băieţii noştri. Am tratat-o la fel de dezinvolt ca o operaţiune de antrenament.

Acest lucru s-ar schimba, totuşi, şi de la sfârşitul anului 1985 sau începutul lui 1986, bombardierele DA au fost folosite mai frecvent şi cu o mai mare apreciere a ceea ce puteau şi

Uriaşul de 9 tone FAB-9000 M-54 bombă de demolare a fost folosit doar târziu în război şi avea la fel de mult un aspect psihologic ca şi a efect practic. (Viktor Kuzmin)

nu putea face. În special, de exemplu, au fost folosite împotriva complexelor de peşteri şi a altor ţinte deosebit de dure. Locaţiile şi construcţia lor pe marginea văii le-au făcut relativ dificil de ţintit şi deteriorat cu bombele mai uşoare utilizate de aeronavele de sprijin aerian apropiat, dar cele mai mari pe care bombardierele grele le puteau arunca, nu în ultimul rând FAB-5000NG de 5 tone, puteau sparge piatra. , prăbuşeşte acoperişurile şi îngroapă deschideri în avalanşe. În acelaşi timp, echipajele DA au început aparent să-şi ia misiunile mai în serios, atât din cauza conştientizării tot mai mari a naturii războiului, cât şi a presiunii crescute din partea structurii de comandă. În 1986, un căpitan care servea la baza aeriană Mary-2 din Turkmenistanul sovietic a fost chiar urmărit penal pentru neglijarea datoriei pentru că a ales să bea mai degrabă decât să participe la un debriefing menit să îmbunătăţească acurateţea misiunilor aeriene peste Afganistan – el nu şi-a dat seama că comandantul forţele aeriene ale TurkVO hotărâseră să participe.

Tu-22M2 supersonic şi rafinat Tu-22M3 şi-au văzut prima lor utilizare în luptă în Afganistan şi, la fel ca majoritatea activelor DA operaţionale în război, au avut sediul la baza aeriană Mary-2 din Turkmenistan. A existat, de asemenea, un singur Regiment de Aviaţie pentru Bombardierele Grele (TBAP: *TyazholyBombardirovochnyAviatsionnyPolk)* la Mary-l şi altul, 200th Gărzi la Khanabad, chiar dacă uneori ieşea din bazele din nordul Afganistanului. Aceste unităţi fuseseră extrase din întreaga URSS şi urmau să fie puternic întărite în timpul jocului final din 1988-1989 pentru a sprijini retragerea celor 40.thArmată. Ele puteau viza orice locaţie din Afganistan şi operau suficient de sus pentru a fi ferite de *oricare mujahedinapărare* antiaeriană. Niciunul nu a fost pierdut în luptă sau accident pe tot parcursul războiului (deşi un Su-24 a fost pierdut în decembrie 1988 când a derapat de pe pista de la aerodromul Karshi din Uzbekistanul sovietic la aterizare).

Unităţi de aviaţie cu rază lungă active peste Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Desenat pentru	Implementare

Khanabad	200thGarzi TBAP	Tu-16	Bobruisk	1984-88
Maria-1	251sfGarzi TBAP	Tu-16	Belaia Tserkov	1988-89
Maria-2	52ndTBAP	Tu-22M3	Shaikovka	1988-89
	185thGarzi TBAP	Tu-22M3	Poltava	1985-89
	341sfTBAP	Tu-22M3	Ozernoye	1988-89
	402ndTBAP	Tu-22M3	Orsha	1988-89
	1225thTBAP	Tu-22M2	Belaya	1985-89
	840thTBAP	Tu-22M3	Novgorodskie Soltsy	1988-89

Transport aerian

Uşurarea dificilă a Afganistanului şi talentul rebelilor pentru ambuscade au însemnat că, în timp ce drumurile erau încă arterele principale pentru mişcările majore de trupe şi provizii, transportul aerian era esenţial pentru transporturi rapide şi – relativ sigure în, dinspre şi în jurul ţării. Dincolo de elicopterele utilizate pentru ridicarea tactică, aceasta însemna aeronavele cu aripă fixă ale Aviaţiei de Transport Militar (VTA: *Voyennaya TransportnayaAviatsiya),* completate de mai multe de la compania aeriană de stat Aeroflot, cu echipaje militare.

În cei zece ani de război, VTA a efectuat aproximativ 27.000 de zboruri, cu frecvenţa crescând de la 150-200 pe lună la 400-500 la vârful operaţiunilor. Au transportat peste 880.000 de personal şi 430.000 de tone de marfă. Din ce în ce mai mult, acest lucru s-ar întâmpla în faţa atacurilor inamice, în special prin focuri de armă şi rachete trase *demujahedin* în poziţii ascunse în apropierea bazelor aeriene, astfel încât să prindă aeronavele la decolare sau aterizare. The

Chiar şi aeronavele de transport au fost echipate cu distribuitoare de flare pentru a încerca să le protejeze în timpul decolările şi aterizările vulnerabile ale acestora. (Robert Nickelsberg/Getty Imagini)

Sovieticii au pierdut două Il-76, opt An-12 şi cinci An-26 din accidente şi acţiuni inamice, iar 1.700 de angajaţi ai VTA au fost decoraţi pentru serviciul lor. Elementul de bază a fost 50th Regiment de aviaţie mixt separat *(OSAP:Otdelny Smeshanny Aviatsionny Polk)* din Kabul, care includea şi nave de combat Mi-24 utilizate pentru escorta zborurilor de transport, împreună cu Regimentele de Aviaţie de Transport Militar (VTAP: *Voyenny TransportnyAviatsionnyPolk)* cu sediul peste graniţa în URSS.

avioane de transport sovietice						
Avioane	Tip	Mai întâi a zburat	Echipajul	Marfă	Raza maximă	Viteză
An-12 (NATO: Pui)	Raza medie marfă şi paraşutist transport	1957	5	60 de trupe sau 20.000 kg	5.700 km	660 km/h
An-22 Antei (NATO: Cocoş)	Transport greu	1965	5	80.000 kg	10.950 km	740 km/h
An-24 (NATO: Coca-Cola)	Transport tactic	1959	3	50 de militari	2.400 km	500 km/h
An-26 (NATO: Răsuci)	Tactică uşoară transport	1969	5	40 de trupe sau 5.500 kg	2.500 km	540 km/h
Il-76 (NATO: Sincer)	Transport strategic	1971	5	140 de trupe sau 42.000 kg	4.000 km	900 km/h

Deşi An-22 avea o capacitate mai mare, Il-76 a fost calul de muncă al transportului aerian strategic sovietic, transportând aproape 90% din totalul personalului militar care zbura în sau în afara ţării şi 74% din totalul de marfă. Cu un plafon de serviciu de aproximativ 15 km, a fost vulnerabil doar la aterizare şi la decolare, dar s-a dovedit, de asemenea, destul de dur pentru a putea evita focul de mitralieră şi chiar unele lovituri ale MANPADS. An-26 mai mic, totuşi, a fost în multe privinţe o vedetă nefericită a operaţiunilor VTA în Afganistan. Acest turbopropulsor cu aripi înalte, cu două motoare, putea folosi piste improvizate atunci când era necesar, a fost proiectat în mod expres pentru descărcare rapidă şi avea un turboreactor Tumansky Ru-19-A300 în nacela motorului din dreapta pentru un impuls suplimentar. Acest lucru nu numai că i-a permis să iasă rapid din raza de acţiune anti-aeriană a rebelilor, dar i-a ajutat şi să funcţioneze în condiţii „fierbinte şi ridicate”.

Dimensiunea ridicătorului de grea Il-76 – precum şi tunurile de 23 mm într-o turelă de coadă – este clarificată de această fotografie a camioanelor Ural-4320 care sunt descărcate.

Unităţi de transport militar de aviaţie din Afganistan				
Baza aeriana	Unitate	Avioane	Desenat pentru	Implementare
Kabul	50thOSAP	An-12, An-26RR, An-30B, An-26, Mi-8MT, Mi-24D		1979-89
	224thOATO	An-12		
Bagram	Escadrila 930thVTAP	An-12	Taşkent	
Meymana	339thOSAE	An-26, Mi-8MT		1988-89
Unităţi cu sediul în URSS				
Taşkent	930thVTAP	An-12	Taşkent, Fergana	1979-89
	111thOSAP	An-12, An-26, Mi-6	Taşkent	1980-88
Fergana	194thVTAP	An-12BP, Il-76	Fergana	1985-89
Panevezhis	128thVTAP	Il-76	Panevezhis	1979-89

Sprijinirea războiului

În contra-insurgenţă, cunoaşterea este victorie şi, din cauza dificultăţilor frecvente pe care KGB şi omologii lor afgani KhAD (mai târziu WAD) le-au avut în pătrunderea în multe unităţi rebele, rolul forţelor aeriene în cartografierea spaţiului de luptă şi monitorizarea mişcărilor rebelilor a fost adesea de nepreţuit.

An-30B, o versiune specializată a transportului tactic An-24, echipată cu mai multe camere pentru cartografie aeriană, a fost folosită din 1982 pentru a cartografia Afganistanul în detaliu, permiţând sovieticilor să planifice atacuri aeriene, incendii de artilerie şi operaţiuni la sol cu o precizie mai mare decât hărţile lor vechi din anii 1960 ar permite. Unul a fost doborât de un SA-7 MANPADS la sud

de Valea Panjshir în martie 1985. A fost lovit de motorul din stânga şi, în timp ce majoritatea echipajului său de şapte oameni a salvat cu succes, pilotul şi copilotul au încercat să aterizeze la Bagram

Un Antonov An-22 sovietic care a venit să aterizeze pe aeroportul din Kabul în timpul fazei incipiente a invaziei. (Bettmann/Colaborator prin

aeroport, dar focul s-a extins la serviciile de control şi s-a prăbuşit la aproximativ 25 km de Kabul şi ambii au murit. După aceasta, modelele rămase au fost echipate cu dozatoare de flare şi pleavă.

La fel şi versiunile de recunoaştere MiG-21R şi Su-17M3R ale lui 263rddetaşament, zburând din Kabul şi Bagram, sovieticii au desfăşurat şi zboruri din bazele din interiorul propriului teritoriu. Avioanele de recunoaştere Su-24R au zburat din Kokaity, atât pentru a localiza ţinte, cât şi pentru a efectua evaluări de daune de luptă după acţiune. Mai mult, au dislocat Yak-28R, a

Deşi în aceste zile Moscova caută în general pentru a lua ce glorie poate din războaiele trecute, cel Războiul afgan a fost unul sovietic care a luat vieţile bărbaţilor şi femeilor fiecărei constituenţi naţionalitate. Acesta este un memorial pentru soldaţii căzuţi în timpul războiului la Izmail, sud-vestul Ucrainei. (Yakudza/CC-BY-SA-4.0)

Cjlj Translated from English to Romanian – www.onlinedoctranslator.com

versiune modificată a unui bombardier mediu cu numele de cod NATO „Brewer-D", echipat cu un radar Initsiativa-2 şi cinci module interschimbabile cu diferite tipuri de camere sau suita de localizare radio Romb-4A.

Mai larg, mijloacele aeriene au fost utilizate în fiecare aspect al operaţiunilor. Deşi obişnuiau să ducă morţii înapoi acasă (vezi caseta), aceştia au avut, de asemenea, un rol cheie în evacuarea victimelor şi în procesul medical militar, ceva de premieră pentru o armată sovietică care şi-a tratat de atâta timp oamenii ca fiind atât de oameni. muniţie. Odată evacuate de pe câmpul de luptă, transporturile medicale uşoare An-26 Spasitel (Salvatorul) duceau adesea răniţii la spitalele militare din ţară, în timp ce pentru cei care erau trimişi la unităţi de ordin superior din URSS, Il-16 Sanitar (Orderly) şi Il-76 Skalpel (Scalpel) sau aeronavele obişnuite de pasageri Tu-154 le-ar duce fie la Taşkent, fie la Moscova.

Forţele Aeriene DRA

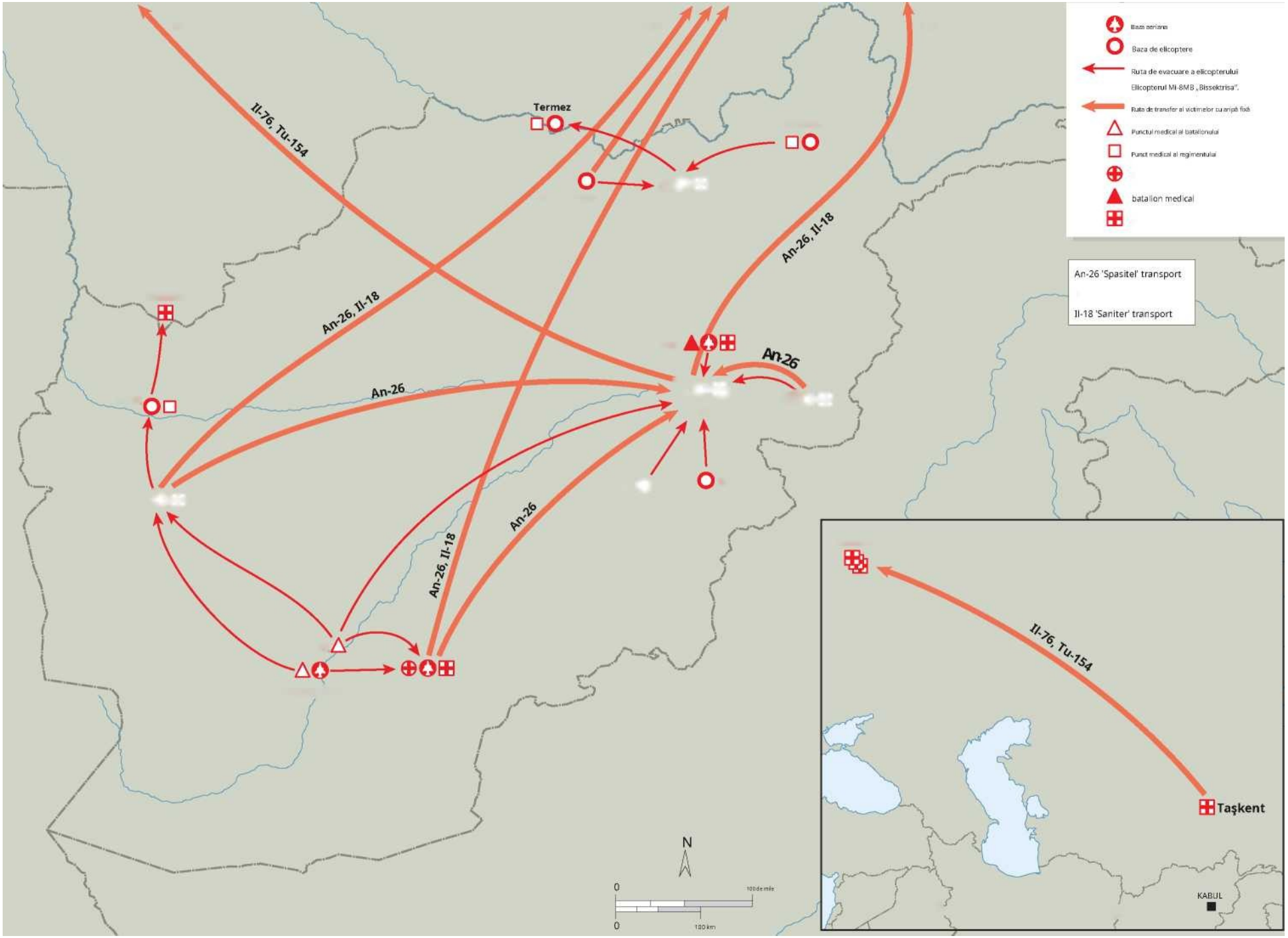
Asistenţa sovietică pentru Forţele Aeriene Afgane a revenit până în 1925, când URSS a început să ofere asistenţă Forţelor Aeriene Regale din Afganistan, adesea în competiţie cu britanicii, o rivalitate pe care afganii au încurajat-o cu pricepere pentru a determina ambele părţi să furnizeze avioane. şi antrenament. Deşi relaţiile sovieto-afgane au trecut prin suişuri şi coborâşuri, până în anii 1950 URSS s-a impus ca principala sursă de asistenţă militară. Când monarhia a fost răsturnată printr-o lovitură de stat în 1973, noul guvern republican sub conducerea lui Mohammed Daoud Khan a menţinut relaţii de prietenie cu Moscova. Forţele aeriene au rămas un beneficiar în mod special al asistenţei sovietice, inclusiv al pregătirii în academiile şi şcolile sale de zbor. Pentru Moscova, acesta a fost şi un mijloc de a câştiga armata afgană şi este cu siguranţă adevărat că forţele aeriene relativ mai bine educate tindeau să fie mult mai pro-sovietice în viziunea sa.

Cu toate acestea, nivelurile generale de educaţie s-au dovedit a fi o problemă pentru DRA Air Force, în special în ocuparea posturilor altor grade. Se pare că, înainte de invazie, generalul Gausuddin, comandantul Forţelor Aeriene DRA, călătorea prin ţară cu o delegaţie de ofiţeri sovietici în vizită, când s-au oprit să urmărească o rulotă nomadă care trecea. S-a întors către omologii săi sovietici şi a spus: „Copiii tăi sunt născuţi în zgomotul televizorului şi, chiar înainte de a învăţa să vorbească, ştiu deja să aprindă lumina şi magnetofonul sau să rotească volanul maşina. Când cresc, nu le este frică să se desprindă de un buton de control şi să apuce pe altul. Şi copiii noştri se desprind din coada unui măgar sau a unei cămile, de pe fustele mamei lor, şi vrei să-l pui direct în cabina unui avion modern? Nu împingeţi şi nu vă grăbiţi.

Poate că acesta a fost un comentariu corect, dar provocarea tot mai mare a insurecţiei rurale a însemnat că DRA a trebuit să forţeze şi să se grăbească. Până la „Revoluţia Saur" organizată de PDPA în 1978, Forţele Aeriene Afgane aveau aproximativ 180 de avioane în serviciu, deşi unele nu erau în stare de navigabilitate. Acestea au fost, în esenţă, moştenirile de la Moscova, mai vechi

The Black Tulip and Cargo 200s

Un ritual şi o mitologie special au crescut în jurul aşa-numitelor „Lalele negre”, aeronava de transport dedicată An-12 care a adus „Cargo 200s" (desemnarea codului militar pentru decese) înapoi în Uniunea Sovietică. („Laleaua Neagră" avea chiar şi cântece despre asta.) Serviciul şi-a luat numele de la logo-ul companiei de pompe funebre din Taşkent care a făcut sicriele căptuşite cu zinc care au fost folosite de OKSVA, cu până la 15 pe fiecare zbor. Fiecare sicriu era de obicei însoţit de un prieten al soldatului mort sau de un ofiţer din unitatea sa, care se alătura apoi partidului oficial din localitatea. ***voyenkomat*** comisariatul militar, care avea să sesizeze rudele apropiate.


Baza aeriană
Baza de elicoptere
Ruta de evacuare a elicopterului
Elicopterul MI-8MB „Bissektrisa".
Ruta de transfer al victimelor cu aripă fixă
Punctul medical al batalionului
Punct medical al regimentului
batalion medical
An-26 'Spasitel' transport
Il-18 'Saniter' transport
Termez
Il-76, Tu-154
An-26, Il-18
An-26
An-26, Il-18
An-26
An-26
An-26, Il-18
Il-76, Tu-154
Taşkent
KABUL
N
0
100 de mile
0
100 km

Patronajul sovietic a precedat revoluţia PDPA, aşa cum arată această fotografie a forţelor aeriene afgane Luptători Mikoyan-Gurevich MiG-15 şi bombardiere Ilyushin Il-28 la Kabul în timpul unei vizite a preşedintelui SUA Dwight D. Eisenhower în decembrie 1959. (Sovfoto/Univers

avioane care nu mai sunt în serviciul sovietic de primă linie, inclusiv 86 de avioane de vânătoare MiG-17 de epocă din anii 1950 şi 24 de vânătoare-bombardiere Su-7BMK şi 24 dintre bombardierele uşoare Il-28 şi mai vechi. Aproximativ 28 de luptători supersonici MiG-21 reprezentau cele mai moderne aeronave de care dispunea Kabul. În total, DRA Air Force a avut şase regimente, la care un altul, cel 7thRegimentul separat de elicoptere, a fost adăugat mai târziu când sovieticii le-au furnizat şi bunuri cu aripi rotoare. Acest lucru a fost suficient pentru nevoile defensive ale Afganistanului, dar s-ar dovedi de o valoare destul de limitată în operaţiunile de contra-insurgenţă care au urmat izbucnirii rebeliunii.

În 1978, sovieticii au furnizat Kabulului 18 elicoptere Mi-24, urmate ulterior de o altă escadrilă de

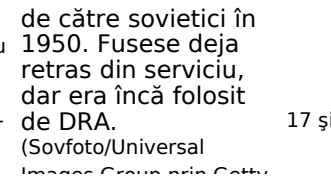
DRA Air Force, mijlocul anului 1979		
Baza	Unitate	Avioane
Kabul	373rdRegimentul de Aviaţie de Transport	An-26, Il-14
	Scoala Tehnica de Zbor	
Bagram	322ndRegimentul de aviaţie	MiG-17, MiG-21
	355thRegimentul de aviaţie	SU-7BMK
	7thRegimentul de elicoptere	Mi-4, Mi-8, Mi-25
	Uzina Reparatii Avioane	
Kandahar	366thRegimentul de aviaţie	MiG-17
Mazar-e-Sharif	393rdRegimentul de Aviaţie de Antrenament	L-39
Shindand	335thRegimentul de aviaţie	An-2, An-30, Il-28, MiG-17, Su-

18 Mi-24D în anul următor. De asemenea, au început să-şi modernizeze flota cu aripi fixe. În decembrie 1978, Moscova a promis că va înlocui treptat Su-7 cu Su-22 şi vechile MiG-21 cu MiG-21bis. După cum s-a dovedit, în timp ce avioanele de luptă MiG-21bis au început să sosească în 1979, avioanele Su-22 au fost amânate iniţial şi au fost furnizate abia mai târziu. În

în parte, acest lucru a fost din prudenţă faţă de Amin, dar şi din lipsa echipajelor instruite. În iunie 1979, de exemplu, în timp ce afganii aveau 15 elicoptere Mi-8, dintre care 13 erau în stare de funcţionare, aveau doar echipaje pentru opt dintre ele.

Odată cu invazia, Moscova a fost prezentată cu o dilemă. Pe de o parte, dorea o Forţă Aeriană DRA puternică şi competentă care să sprijine operaţiunile sovietice şi, în timp util, să permită Moscovei să-şi retragă forţele. În acelaşi timp, avea îndoieli severe nu numai cu privire la competenţa multor piloţi şi echipajul de la sol afgani, ci şi la loialitatea acestora. În timp ce mulţi dintre ofiţerii săi fuseseră antrenaţi în Uniunea Sovietică, cei mai mulţi erau afiliaţi facţiunii radicale Khalq a lui Amin din PDPA, nu Parcham, mai moderat al noului lider Karmal. La invadare, sovieticii au pus la pământ Forţele Aeriene Afgane până când au avut şansa de aşi monitoriza ofiţerii, în special echipajul de zbor, deoarece se temea că ar putea fie să saboteze intenţionat misiunile, fie pur şi simplu să dezerteze în Pakistan. Deşi piloţii sovietici au echipat unele avioane afgane, de-a lungul timpului, DRA Air Force a început să joace un rol mai important. Totuşi, nu a fost niciodată foarte bine echipat sau de încredere şi, spre deosebire de armată, unde unele unităţi, cum ar fi Commandos, au dobândit o reputaţie de competenţă şi disciplină, au continuat să fie tratate cu suspiciune de către cei 40.thcomandanţii armatei.

Adesea, de exemplu, li s-au atribuit roluri secundare şi mai puţin cruciale, informaţi doar despre misiunile lor chiar înainte de decolare, uneori chiar şi în aer. „Consilieri” sovietici au fost de asemenea ataşaţi unităţilor forţelor aeriene afgane, ca nişte câini de pază la fel de mult ca şi aliaţi. Li s-au furnizat echipamente mai noi, inclusiv avioane de luptă-bombarde Su-17 şi nave de combatere Mi-24, dar în mare parte au echipat cu aeronave destul de învechite, majoritatea fiind adesea inutilizabile din cauza întreţinerii proaste: bombardiere Il-18 şi Il-28, MiG. Avioane de vânătoare -17 şi MiG-21, vânătoare-bombardiere Su-7 şi Su-17 şi antrenoare L-39 de fabricaţie cehă.



A fost introdus bombardierul datat Ilyushin Il-28 de către sovietici în 1950. Fusese deja retras din serviciu, dar era încă folosit de DRA. (Sovfoto/Universal Images Group prin Getty

APACITATILE APARATORULUI

tracararea puterii aeriene sovietice

MANPADS Stinger poate primi meritul, dar ZPU 14,5 mm HMG a fost una dintre cele mai eficiente arme AA din arsenalul rebelilor. Aici, este folosit pentru a acoperi un transport de arme şi provizii fiind aduse peste graniţa cu Pakistanul. (Zubair Mir/AFP via Getty Images)

În esenţă, aceasta ar părea o luptă destul de unilaterală, având în vedere că rebelii nu aveau putere aeriană, dar tocmai din acest motiv au dezvoltat o gamă largă de răspunsuri pentru a degrada capacităţile sovietice/DRA, a le refuza opţiunile tactice şi a minimiza riscurile. Acestea au variat de la modul în care şi-au schimbat propriile moduri de operare, cum ar fi deplasarea pe timp de noapte şi folosirea de camuflaj şi înşelăciune, până la modul în care au ripostat. În mitologia populară, apariţia MANPA-urilor furnizate de Occident şi, mai ales, Stinger-ul a schimbat valul războiului, în special în aer. De fapt, la fel cum sovieticii şi-au dezvoltat rapid propriile moduri de a face faţă acestei ameninţări, tot aşa *şi mujahedincu* greu erau neputincioşi în prealabil.

În parte, aceasta a fost pur şi simplu o chestiune de a se obişnui cu noile tehnologii cu care se confruntau. În 1978-79 înainte de invazie, de exemplu, elicopterul a fost adesea o noutate uluitoare atât pentru guvernanţi, cât şi pentru luptătorii rebeli. S-a ajuns la punctul în care unele unităţi de infanterie DRA ar avansa sub foc doar dacă ar avea sprijinul totemic al unui elicopter, în timp ce, de asemenea, avea încă capacitatea de a insufle frica în inimile rebelilor. Într-un caz, o unitate DRA a fost greu presată *demujahedincare* îi ţinuse în ambuscadă şi îi prinsese într-o râpă. Au cerut acoperire aeriană, dar singurul elicopter disponibil era un Mi-24A şi acesta era prânzul verii, iar temperatura solului era de peste 50 de grade. De pe o platformă de aterizare la 2.000 de metri deasupra nivelului mării, era îndoielnic dacă nava de arme ar putea chiar să decoleze. Echipajul a aruncat cu disperare tot ce a putut, inclusiv arme şi muniţie, a golit rezervoarele de combustibil pe cât posibil şi chiar a dezbrăcat în pantaloni scurţi şi tricouri. Datorită unei curse de decolare, au reuşit

să ajungă în aer, iar când apărătoarea a apărut, rebelii s-au retras în grabă, fără să ştie că nu le-ar fi putut face nimic.

Rebelii au învăţat rapid, totuşi, şi au devenit cunoscători pricepuţi nu numai a punctelor forte şi a punctelor slabe ale diferitelor ameninţări cu aripi fixe şi rotori, ci şi a tacticilor pe care le-ar adopta piloţii sovietici şi DRA. Un consilier britanic care a lucrat cu ei în 1987 şi-a amintit mai târziu: „Într-o dimineaţă luam ceai într-o tabără pe malul muntelui.

când am auzit zgomotul elicopterelor care se apropiau. Am sărit imediat şi am început să-mi strâng lucrurile pentru a mă adăposti, când am observat că gazdele mele încă stăteau în jurul oală. Unul de atunci a râs şi mi-a spus să mă relaxez, că după sunetul ei, urmărea valea paralelă şi că zbura greu, aşa că probabil a fost doar o cursă de aprovizionare. Şi avea dreptate.

Înşelăciune, evaziune şi camuflaj

Ihemujahedinnu trebuise să se teamă de forţele aeriene prost motivate şi întreţinute ale DRA şi, prin urmare, nu fusese obişnuită să fie nevoită să ia în considerare ameninţarea de sus. Totuşi, s-au adaptat rapid la noile realităţi după sosirea sovieticilor. În primele etape ale războiului, rebelii se mişcau încă adesea în unităţi mai mari, numărând sute. Cu toate acestea, ei şi-au dat seama curând că acest lucru i-a făcut pe amândoi mai detectabili din aer şi o ţintă mult mai bună. În martie 1980, de exemplu, o pereche de elicoptere de asalt Mi-8 înarmate au dat peste o forţă de aproximativ o sută de rebeli adunaţi în afara Chaghcharan şi, în doar câteva treceri, rachetele şi pistoalele lor de stabilizare au ucis sau rănit aproape jumătate dintre ei. Drept urmare, au început să se deplaseze în grupuri dispersate de 15-20 de bărbaţi, adunându-se doar în ultimul moment pentru a organiza atacuri. De asemenea, se mişcau noaptea sau spre sfârşitul zilei, când un soare scăzut arunca umbre
lungi şi întunecate pe terenul accidentat al zonelor muntoase, iar condiţiile meteorologice erau de obicei mai puţin propice operaţiunilor aeriene. Între timp, bazele lor erau ascunse în clădirile obişnuite din sate sau în peşteri şi adesea camuflate.

O problemă perenă pentru echipajul sovietic a fost dificultatea de a identifica şi ţinti rebelii pe terenul accidentat din
Afganistan, ca aceşti rebeli care manipulează Rachetele BM-12 într-o poziţie de tragere.

Artilerie antiaeriană

În timp ce pentru rebeli cel mai bun lucru era să nu fie văzut sau cel puţin să nu fie recunoscuţi pentru cine erau, acest lucru nu a fost adesea posibil. Deşi nu se putea face nimic împotriva

The ***Degtyaryova-Shpagina Krupnokaliberny****(DShK)* sau Degtyaryov-Shpagin Large-Calibre 12,7 mm HMG este un design care datează inițial din 1938, dar care a continuat să se dovedească devastatoare împotriva aeronavelor care zboară joase sau a țintelor terestre cu piele subțire sau ușor blindate.

atacuri de la mare altitudine, împotriva elicopterelor şi aeronavelor care zboară la joasă, la început nu au avut nicio opţiune reală decât să adopte ceea ce sovieticii numeau „metoda chineză" – în esenţă, deschizându-se cu tot ce aveau, aşezând un zid de arme de calibru mic. foc în faţa ţintei, în care sperau că va zbura. Având în vedere limitările arsenalului rebel din primele luni şi ani, cu AK-47 de 7,62 mm completând vintage . Puştile 303 Enfield, precum şi lipsa lor de pregătire formală, aceasta a fost extraordinar de ineficientă din punct de vedere al muniţiei şi rareori deosebit de eficace, chiar dacă de multe ori îi ajutau să sperie piloţii de elicopter sovietici neexperimentaţi la altitudini mai mari, de la care atacurile lor, la rândul lor, erau mai puţin precise.

Curând, însă, au început să achiziţioneze HMG-uri DShK de 12,7 mm şi HMG-uri antiaeriene ZPU de 14,5 mm, fie capturate de la forţele sovietice sau guvernamentale, fie aduse de unităţi care dezertau, dintre care, mai ales în primele luni, erau multe. Acestea aveau o rază de tragere efectivă de 2.000 m şi, respectiv, 1.400 m şi, deşi erau grele şi stângace, au început să devină obiective comune pentru apărarea cetăţilor rebeli. Într-adevăr, în 1984, un lot de 40 de tunuri auto Oerlikon de 20 mm a sosit în Afganistan prin amabilitatea CIA, un precursor al Stingers care avea să sosească în 1986, după cum se discută mai jos. HMG-urile chinezeşti de tip 54, o versiune construită pe licenţă a DShK, au fost, de asemenea, prezentate în număr tot mai mare, completate de suporturi pentru tunuri ZU-23-2 AA cu două ţevi de 23 mm, care au extins raza rebelilor la 2.500 m.

Satele şi bazele rebele au fost din ce în ce mai puternic apărate, iar rebelii, atât prin asistenţă de pregătire din străinătate, cât şi prin simpla experienţă de luptă, au devenit mai pricepuţi în utilizarea focului antiaerien. Piloţii îşi aminteau că versanţii muntilor „sclipeau” de focuri de armă, iar rebelii ar amplasa poziţii camuflate de arme pentru a se sprijini reciproc. Un pilot de elicopter Mi-8 şi-a amintit de o operaţiune deosebit de dificilă într-o vale, în care s-a înclinat brusc pentru a evita focul dintr-o poziţie a pistolului, pentru a se trezi literalmente blocând ochii cu echipajul altuia, care tocmai îşi scoase DShK-ul din ascuns. . „Ei s-au uitat la mine, o clipă, eu

M-am uitat la ei, apoi au început să tragă şi am tras imediat clapeta de accelerație şi am urcat pentru viața mea. Când s-a pregătit să aterizeze înapoi la Bagram, a descoperit că trenul lui de aterizare fusese împuşcat.

Sovieticii au răspuns adăugând adesea o pereche de avioane sau elicoptere pentru a oferi sprijin pentru suprimarea apărării antiaeriene altor misiuni, de obicei folosind rachete pentru a încerca să neutralizeze apărarea, dar aceasta a fost adesea de valoare limitată, având în vedere că rebelii aveau tendința de a-şi păstra poziţiile tunurilor dispersate. şi a început să aibă mai multe echipaje disponibile pentru a înlocui victimele. În plus, pe măsură ce rebelii au achiziţionat mai multe vehicule, în special camioane de teren GAZ-66 de fabricație sovietică şi pickup-urile emblematice Toyota, capturate în luptă şi, respectiv, cumpărate în Pakistan, le-a devenit mai uşor să desfăşoare arme în sprijinul mobil pentru atacurile şi relocarea lor. , de asemenea.

MANPADS

Deşi forțele sovietice implicate în invazia inițială s-au desfăşurat cu capacitățile lor antiaeriene complete, în cazul în care Forțele Aeriene DRA s-au dovedit a fi o amenințare, au returnat rapid majoritatea unităților AA dedicate odată ce a fost clar că acest lucru nu ar fi o problemă. Singura excepție a fost un număr de sisteme de tunuri antiaer autopropulsate ZSU-23-4, care s-au dovedit eficiente ca armă de sprijin direct de foc. Cu toate acestea, unele dintre rachetele sol-aer 9K32 Strela-2 (Săgeata-2, denumire NATO SA-7 Grail) de umăr, cu orientare în infraroşu, dispăruseră deja, iar altele erau în serviciu DRA. Nu e de mirare că unele dintre aceste MANPAD-uri şi-au făcut loc în mâinile rebelilor, urmând să fie în curând completate de versiunile chinezeşti HN-5 şi egiptene Sakr Eye.

La fel ca sistemul american FIM-43 Redeye, la fel de datat, pe care CIA a început să-l furnizeze atunci, Strela-2 s-a dovedit a fi o dezamăgire, abia adecvat împotriva elicopterelor şi a aeronavelor de transport mai lente şi, în esență, ineficient împotriva avioanelor. Mai mult decât atât, sovieticii au adoptat rapid contramăsuri, de la carcase de evacuare pentru a reduce semnătura IR a aeronavei, până la dozatoare de rachete pentru a captiva rachetele. Multe dintre rachete, în special cele cumpărate

Strela-2 a fost relativ brut MANPADS, dar aceasta (şi chineză şi egipteană versiuni) au punctat unele succese, mai ales împotriva elicopterelor. (DOD SUA)

pe piaţa neagră, s-a dovedit şi el defect. În 1986, 50 de rachete britanice Blowpipe au fost trimise rebelilor, dar acesta era, sincer, un sistem de eficacitate îndoielnică – britanicii îl retraseseră deja din serviciu – nu în ultimul rând pentru că necesita o pregătire extinsă pentru a putea folosi chiar şi atunci. Cu toate acestea, au existat succese. În iulie 1984, de exemplu, un lifter Mi-6 a fost lovit de ceea ce se crede că ar fi fost un Strela-2. Elicopterul a luat foc şi s-a prăbuşit, ucigând echipajul şi 26 de pasageri. Ca urmare, Mi-6 a fost de acum înainte limitat la transportul de marfă, nu de soldaţi, din cauza potenţialelor victime în cazul în care cineva a fost doborât.

În septembrie 1986, totuşi, rebelii au început să primească transporturi cu mult mai capabil FIM-92 Stinger din Statele Unite, un sistem modern şi letal. În mod inevitabil, au existat multe dezbateri şi dispute cu privire la impactul său asupra câmpului de luptă, agravată de faptul că sosirea sa în număr a coincis în esenţă cu o reducere a operaţiunilor de luptă sovietice, aşa că este mai greu de demonstrat că a avut un efect la fel de dramatic asupra reducerea operaţiunilor de atac la sol cu elicoptere şi la nivel scăzut, aşa cum susţineau unii la acea vreme. Reprezentantul SUA Charlie Wilson din Texas, una dintre forţele motrice din spatele Operaţiunii Cyclone, programul condus de CIA care *furnizează*mujahedincu arme, a susţinut – într-o combinaţie izbitoare a intereselor de la puterea americană şi ale rebelilor afgani: „Nu am câştigat niciodată cu adevărat o bătălie cu piaţă înainte de 26 septembrie” – data presupusă a primei utilizări cu succes a unui Stinger pentru a doborî un avion sovietic – „şi apoi nu am pierdut niciodată unul”.

Acest lucru este demonstrabil neadevărat, deoarece forţele sovietice/DRA nu şi-au pierdut niciodată capacitatea de a proiecta forţa cu succes pe câmpul de luptă. La urma urmei, după cum se discută mai jos, sovieticii au reacţionat rapid cu o serie de măsuri noi, de la contramăsuri sporite pe aeronavele lor până la „vânătoare de stinger”*Spetsnaz*echipe de comando însărcinate cu interceptarea transporturilor de intrare. Cu toate acestea, este imposibil să negaţi că i-a forţat şi să se adapteze în moduri care adesea le-au făcut operaţiunile aeriene mai puţin eficiente. Cel mai important, aeronavelor de lovitură li s-a interzis imediat să efectueze atacuri la altitudini mai mici de 4.500 m, ceea ce inevitabil a afectat acurateţea lor.

Prima utilizare cu succes cunoscută a unui Stinger în Afganistan a fost pe 25 sau 26 septembrie 1986, când un luptător din grupul islamist radical Hezb-i-Islami a doborât un Mi-24 din 335.thOVP lângă Jalalabad. Pe parcursul războiului, CIA a furnizat 250-500

Supravieţuind pe pământ

Deşi s-au depus toate eforturile pentru a proteja aeronava, de la blindajele de pe Mi-24 şi Su-25, până la contramăsurile desfăşurate pentru a capta rachetele, era inevitabil ca vor exista victime în zbor şi prăbuşiri. A existat inevitabil un compromis între protecţie şi comoditate, ceva la fel de adevărat pentru experimentele cu sticlă groasă antiglonţ în hublouri la armătura propusă pentru echipajele de elicoptere în 1980. Această trusă aproape medievală cuprindea un pieptar din oţel, cireli pentru picioare şi braţe. pe brate. Deloc surprinzător, a fost imediat respins ca fiind prea fierbinte, grea şi greoaie, deşi unii ar folosi setul de mai târziu BZh-l cu pieptar şi apărătoare de titan. În schimb, echipajele de elicoptere şi unii piloţi de atac la sol purtau ocazional vesta 6B2 – care încă avea o greutate neplăcută de 5 kg – nu în ultimul rând în timpul iernii, când era dublată ca echipament pentru vreme rece şi casca de zbor blindată ZSh-3B. Chiar şi salopetele lor au fost schimbate, mai întâi pentru a înlocui un material sintetic care s-ar topi atunci când era expus la foc, iar din 1984 au purtat camuflaj în loc de albastrul lor deschis distinctiv.

Acesta din urmă a fost în special în cazul în care au fost doborâţi şi aveau nevoie de ascundere. La fel ca în cazul evacuărilor medicale, Afganistanul i-a văzut pe sovietici luând căutarea şi salvarea (SAR) mult mai în serios decât în trecut. Existau echipe de elicoptere SAR în stand-by permanent la Kabul, Bagram, Shindand şi Kandahar, iar activele cu aripi fixe şi rotoarele deopotrivă erau deviate în mod regulat pentru a încerca să localizeze, să protejeze şi să extragă aviatorii doborați. Pentru orice eventualitate, echipajelor de zbor au primit nu numai truse de supravieţuire, ci şi pistoale PM. Totuşi, aceştia erau prost consideraţi pentru lipsa lor de rază de acţiune şi autoritate. Mulţi membri ai echipajului de zbor le-ar înlocui cu pistoale TT Tokarev sau APS Stechkin sau cu pistoale occidentale cumpărate de pe piaţa neagră sau jefuite de la rebelii morţi, fiind deosebit de favorizate avioanele Beretta 92 şi .45 Colt M1911 de 9 mm. Din ce în ce mai mult,

aceştia ar achiziţiona şi versiunea cu carabină de asalt AKS-74U a puştii standard AK-74, apreciind lungimea mai scurtă a acesteia. Mulţi ar înlocui, de asemenea, unul dintre baloanele de apă din trusa lor de supravieţuire cu patru grenade de mână RGD-5 – era un angajament comun, chiar dacă doar rar executat, că ultimul va fi salvat pentru a se asigura că aviatorul nu a fost capturat de rebeli. .

O fotografie din cabina de pilotaj a pilotului unui avion de luptă MiG-23. (Patrick Aventurier/ Gamma-Rapho via

lansatoare şi cel puţin 500 de rachete (unii susţin mai mult), iar rebelii înşişi au susţinut că cu 340 de focuri au doborât aproape 270 de avioane. Este o prostie, deoarece nu numai că sugerează o probabilitate de ucidere de 79% – când soldaţii antrenaţi ai armatei pakistaneze au tras 28 de rachete, nu au avut nicio ucidere – dar este şi mai mare decât numărul total de avioane sovietice şi DRA doborâte în război. din septembrie 1986. Evaluările oficiale, dar secrete ale Statului Major General, declasificate după prăbuşirea URSS au sugerat o probabilitate de ucidere de puţin peste 10 la sută, ceea ce pare mai plauzibil şi o performanţă perfect creditabilă în circumstanţe.

Principalele arme rebele AA				
Armă	Tip	focos	Gamă	Note
DShK	12,7 mm HMG	-	2.000 m	De asemenea, tipul chinezesc 54
ZPU	14,5 mm HMG	-	1.400 m	De asemenea, pe monturi duble ZPU-2
ZU-23-2	23 mm cu două butoaie tun automat	-	2.500 m	
Oerlikon KAD	tun automat de 20 mm	exploziv puternic sau runde de perforare a armurii	1.500 m	40 furnizate
Strela-2	MANPADS	1,15 kg	3.700 m	
Ochi roşii	MANPADS	1,06 kg	4.500 m	50 de lansatoare furnizate
Suflantă	MANPADS	2,2 kg	3.500 m	50 de lansatoare furnizate
Stinger	MANPADS	1,02 kg	3.800 m	500 de lansatoare furnizate

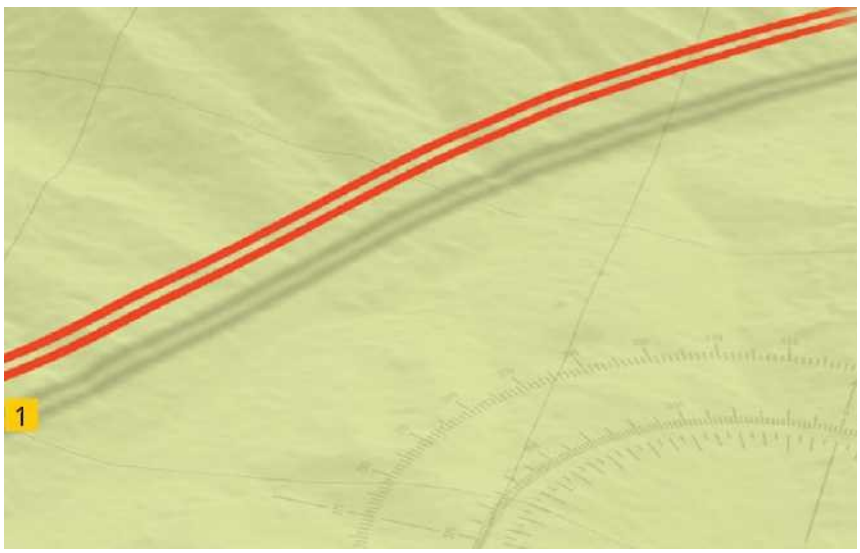
Mine şi ambuscade

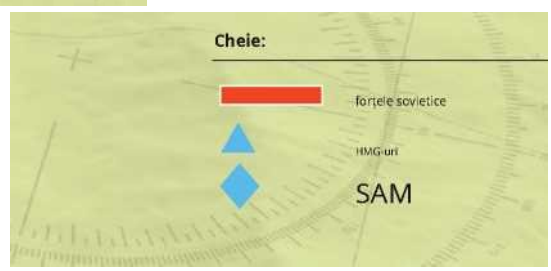
Arsenalul în creştere de arme şi rachete la *dispoziţiamujahed/'n,* combinată cu experienţa lor crescândă, le-a permis, într-un fel, să ducă lupta la

4
5
3
2

Ambuscadă AA, Panjshir, 1984

Văile laterale ale Panjshirului au fost adesea folosite atât ca linii de aprovizionare, cât şi ca rute de evacuare pentru rebeli în timpul uneia dintre ofensivele periodice lansate de forţele sovietice/DRA. Sovieticii căutau adesea să interzică mişcările de-a lungul lor, fie prin intermediul forţelor speciale transportate cu aer, fie cu elicoptere în misiuni de „vânătoare liberă". În special până în 1983, oamenii lui Massoud au profitat de acest lucru pentru a organiza ambuscade antiaeriene precum aceasta în timpul ofensivei Panjshir VII, cea mai mare întreprinsă.





EVENTS

1. Pe 28 aprilie 1984, un zbor de două nave de combat Mi-24D a observat o mică rulotă de
o jumătate de duzină de catâri de pachet care se îndrepta spre valea principală. Aceasta era o momeală, menită în mod special să arate suspectă, având în vedere că majoritatea traficului era departe de lupte. În conformitate cu doctrina lor obişnuită, elicopterele s-au apropiat de la mare altitudine şi apoi s-au scufundat în jos pentru a ataca sau a investiga.

2. În timp ce treceau pe lângă o poziţie bine fortificată şi camuflata într-o peşteră
din partea văii, un DShK HMG de 12,7 mm s-a deschis asupra lor, urmat de alţi rebeli care foloseau arme de calibru mic, din fundul văii

4. Acest lucru a permis unei echipe înarmate cu cel puţin două MANPADS Strela-2
să le atace dintr-o altă ascunzătoare mai departe de-a lungul văii. Având în vedere că căutătorul IR relativ simplu al rachetelor a avut mari probleme în a distinge o ţintă pe sol, rebelii au trebuit să tragă în sus pentru a avea vreo şansă de a lovi. O rachetă a ratat, în timp ce cealaltă pare să fi lovit, dar şi-a avariat doar uşor ţinta. Cu toate acestea, acel elicopter a părăsit câmpul de luptă, în timp ce al doilea, aparent intenţionat să se răzbune, a căzut uşor şi s-a întors înapoi pentru a-i angaja pe atacatori.

5. În acest proces, s-a mutat mai aproape de celălalt perete al văii, unde a
fost angajat de un alt DShK ascuns. Aparent, hotărând că discreţia era cea mai bună parte a vitejii, Mi-24 rămase a

forţele aeriene inamice. Cu MANPADS, ei puteau viza aeronavele care zburau de obicei peste intervalele lor operaţionale în timp ce erau vulnerabile la decolare sau aterizare. Drept urmare, avioanele de transport au început să zboare în tirbuşonuri strânse, abrupte şi incomode deasupra aerodromurilor pentru a încerca să le minimizeze expunerea, escortate de nave de combat Mi-24, care împrăştiau rachete de rachete pentru a orbeşte sau a momela rachetele. Aceasta a devenit o ameninţare destul de constantă încât a contribuit chiar la o scenă puternică în filmul din 2005*5 /? ota*(Compania a IX-a) în care soldaţii proaspăt sosiţi sunt martori la capătul de foc al unui An-12 lovit de o rachetă imediat după aterizarea lor la Bagram.

Şi mai sofisticate au fost „ambiscadele aeriene” pe *caremujahedinavea* să înceapă, valorificând dependenţa sovieticilor de puterea aeriană. Ţintele tentante, cum ar fi caravanele cu arme aparente, ar fi folosite pentru a atrage elicoptere sau avioane de atac la sol în spaţii înguste, unde ar avea probleme cu răspunsul rapid, când ar putea fi prinşi într-un foc încrucişat de HMG-uri. În exemple mai sofisticate de astfel de ambuscadă, o echipă MANPADS ar fi pregătită pentru când sovieticii ar încerca să fugă din capcană, deoarece din spate au furnizat ţinta ideală pentru rachetele care caută căldură.

În plus, dependenţa sovietică de procedurile standard de operare, precum şi adesea lipsa de alternative, au însemnat că rebelii au învăţat să mine locurile probabile de aterizare a elicopterelor, fie cu mine obişnuite, fie cu dispozitive explozive improvizate, adesea – într-o notă ironică – făcute din neexplodate. bombe. Primul elicopter de transport greu Mi-6 pierdut în acţiune, de exemplu, a fost în 1981, când a aterizat în zona Lashkar Gah într-o cursă regulată de aprovizionare. Pe măsură ce a aterizat, a declanşat o mină terestră, probabil o mină antitanc TM-57 de fabricaţie sovietică cu 6,5 kg de explozibil puternic. Elicopterul a fost complet distrus, deşi echipajul a reuşit să se elibereze de epava arzând.

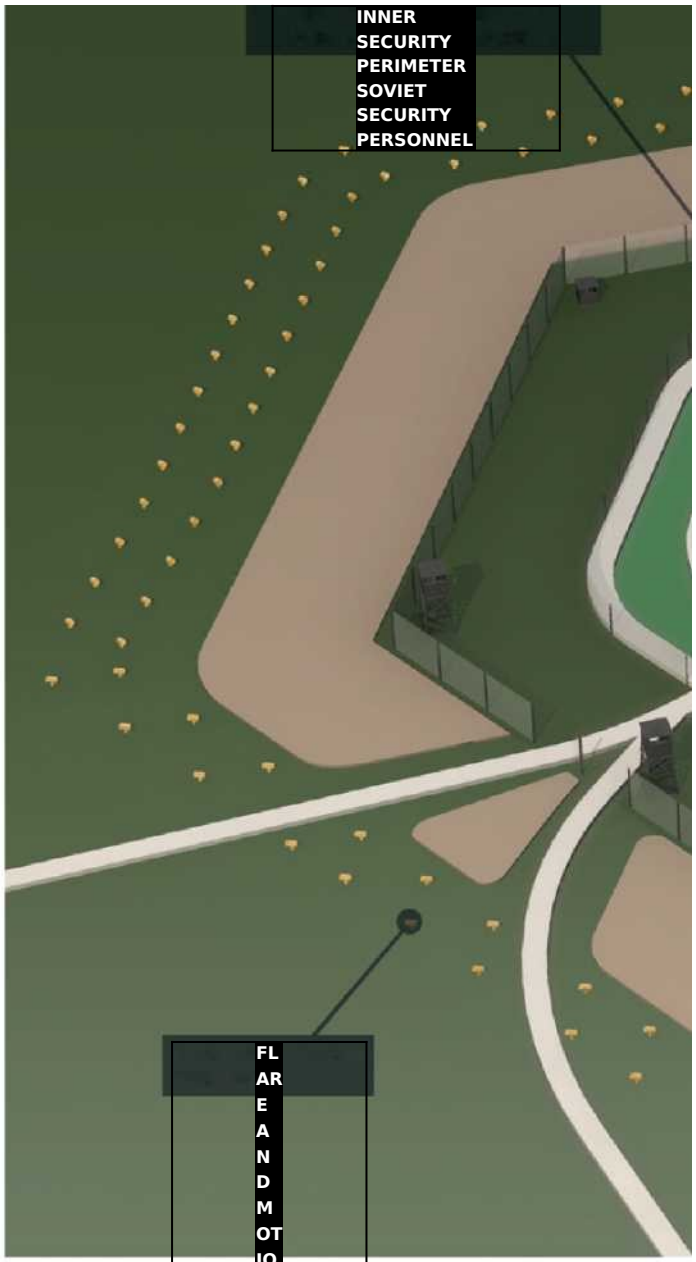
Ahmad Shah Massoud, comandant al Frontului Panjshir, comunicând cu comandanţii săi prin telefon de teren. (Fotografia de Robert

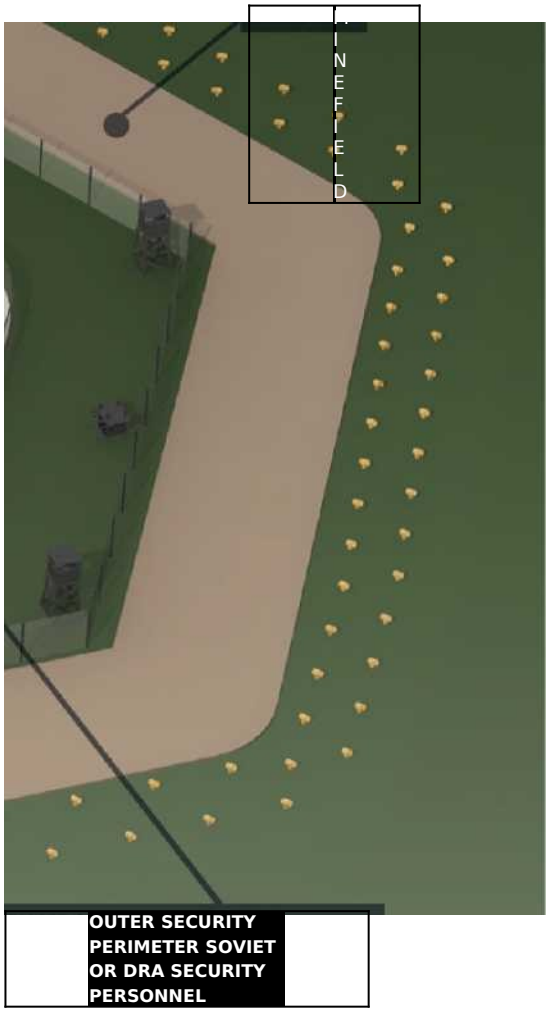
Raiduri

O abordare şi mai agresivă a fost lansarea de atacuri preventive asupra bazelor aeriene pentru a deteriora sau distruge aeronave înainte de a putea fi folosite. Adesea, aceasta a fost prin foc cu rază lungă de acţiune, folosind mortare sau rachete pentru a bombarda baza, apoi retrăgându-se rapid înainte ca un foc de contrabaterie sau o ieşire a elicopterului să poată fi lansată ca răspuns. Sovieticii au încercat să patruleze la înălţimi din apropierea bazelor, să cureţe vegetaţia din potenţialele poziţii de tragere pentru a încerca să facă orice mişcare rebelă mai evidentă şi şi-au împins cordoanele de securitate din ce în ce mai larg. Gunships Mi-24 au fost ţinute în permanenţă pregătite, dar în practică nu puteau face nimic pentru a reduce acest lucru ca o ameninţare constantă.

Mai îndrăzneţe încă ar fi atacurile directe asupra bazelor aeriene. Fiecare se afla în centrul unei serii de perimetre defensive, a căror scară şi complexitate depindeau de dimensiunea bazei (vezi figura alăturată). Pentru a minimiza riscul de sabotaj, personalului DRA nu avea voie în general să intre în perimetrul interior fără o trecere specială şi ar exista câmpuri minate, turnuri de pază, patrule cu câini de pază şi puncte forte. Fiecare bază aeriană avea propriul său detaşament de protecţie extras din

batalioanele separate de gardă (OBO:*Otdelny Batalon Okrany),* care erau subordonate direct celor 40thComandamentul armatei şi adesea completat de elemente din unităţile locale sovietice şi DRA.


INNER SECURITY PERIMETER SOVIET SECURITY PERSONNEL
FLARE AND MOTION SENSORS


MINEFIELD
OUTER SECURITY PERIMETER SOVIET OR DRA SECURITY PERSONNEL

UJ

Batalioane separate de gardă a bazei aeriene		
Unitate	Baza	Desfăşurare/note
233rdOBO	Kabul	1985-89
733rdOBO	Kabul	1979-89
1351sfOBO	Kabul	1984-88
1352ndOBO	Bagram	1981-89
1353rdOBO	Jalalabad	1981-89
1354thOBO	Kandahar	1981-89
1355thOBO	Surubi	1981-83; apoi rulat în 1083rdBatalion separat de control rutier
1356thOBO	Shindand	1981-89
1357thOBO	Kabul	1981-88
1358thOBO	Gazni	1981-89
1359thOBO	Kunduz	1981-83; apoi rulat în 1083rdBatalion separat de control rutier
1360thOBO	Kunduz	1984-89

Cu toate acestea,*mujahedina* continuat să atace în mod direct bazele aeriene, apreciind gradul în care*Shuraw*puterea aeriană era crucială pentru capacitatea lor de a lansa atacuri, de a-şi păzi convoaiele şi de a-şi reaproviziona trupele. Ahmad Shah Massoud, „Leul din Panjshir”, s-ar dovedi a fi un maestru deosebit de îndrăzneţ al raidului. În timpul pregătirilor pentru ofensiva Panjshir V din 1982, a înţeles clar planurile sovieticilor şi la 25 aprilie a lansat un atac asupra bazei aeriene Bagram. Luptătorii săi s-au infiltrat în perimetrul exterior, care în acele vremuri era pur şi simplu un gard din zale acoperit cu sârmă ghimpată, apoi au deschis focul asupra aeronavei parcate pe şorţ cu mortare şi rachete. Pretenţia lor a fost că au distrus 23 de avioane, dar, deşi aceasta este o exagerare – se pare că au distrus sau au avariat grav şase şi au deteriorat puţin mai multe – a fost fără îndoială un şoc pentru sovietici la acea vreme.

Drept urmare, sovieticii şi-ar face bazele în fortăturі din ce în ce mai formidabile de-a lungul timpului, cu perimetre multiple, detectoare de sunet şi mişcare, câini şi patrule în mod deliberat neregulate, precum şi rachete şi mine. Cu toate acestea, punctul slab a fost atât de des încă factorul uman. În iunie 1985, de exemplu, rebelii au reuşit să intre în partea DRA a bazei aeriene Shindand – ca măsură de securitate, sovieticii şi-au păstrat operaţiunile separate – prin simpla mituire a detaliilor de securitate şi au început să distrugă sau să distrugă o serie de forţe aeriene afgane. MiG-21 şi Su-17.

Pakistan şi Iran

Nici Pakistanul, nici Iranul nu au fost implicaţi direct în război, dar natura sa fluidă şi sprijinul lor în grade diferite pentru diferite facţiuni rebele au însemnat şi ele un rol direct în războiul aerian. Pe parcursul războiului, milioane de refugiaţi au trecut graniţa în Pakistan, iar rebelii au început să adopte teritoriul pakistanez pentru refugii pentru a se regrupa, a recupera şi a dobândi arme. Acest lucru a devenit din ce în ce mai instituţionalizat pe măsură ce Pakistanul a fost folosit nu numai de SUA pentru activităţile sale în sprijinul***mu/ahed/n***dar şi de către China şi alţi donatori precum Arabia Saudită. La vremea potrivită, sovieticii au lansat raiduri transfrontaliere asupra bazelor rebele, iar în alte cazuri piloţii au rătăcit accidental peste graniţă. Islamabad a susţinut că doar în 1979-1985, au existat 615 încălcări ale frontierei de către avioanele afgane şi sovietice. Deşi aceasta poate fi o exagerare, este clar că a existat o dorinţă deliberată de a trece în spaţiul aerian pakistanez, fie în urmărirea fierbinte a rebelilor în retragere, fie, mai des, pentru a lovi bazele şi rutele de aprovizionare. În principal, guvernul pakistanez nu a reacţionat direct, nu în ultimul rând pentru că Mirage III şi aeronavele sale MiG-19 construite în China nu au fost în general capabile să intercepteze sovieticii la timp. Au existat, totuşi, incidente şi, odată ce Pakistanul a primit noi avioane de luptă F-16 din SUA, s-a simţit mai confortabil cu confruntarea. Sovieticii au început să ataşeze în mod obişnuit o pereche de avioane de vânătoare MiG-23MLD cu rachete aer-aer ca escorte la zborurile implicate în operaţiunile din apropierea sau peste graniţă. Chiar şi aşa, în august 1988, un F-16 pakistanez a doborât un Su-25 pilotat de Alexander Rutskoi, un aviator decorat, care mai târziu a fost numit Erou al Uniunii

Sovietice şi a devenit vicepreşedinte al Rusiei, în timp ce el Se pare că conducea un atac asupra unei baze de antrenament rebele chiar în interiorul Pakistanului. Iranul a jucat un rol mult mai puţin activ, dar în septembrie 1988, două MiG-23ML sovietice au interceptat şi doborât două SuperCobra AH-l iraniene care pătrunseseră în spaţiul aerian afgan.

OBIECTIVELE CAMPANIEI

Un deceniu în Afganistan

Abordarea sovietică a războiului s-a schimbat de-a lungul timpului şi, odată cu aceasta, rolul puterii conceput iniţial ca o măsură pe termen scurt pentru a impune o conducere mai moderată şi mai şi pentru a crea un spaţiu de respiraţie în care să se vindece rănile din PDPA şi din ţară cauzate de ocupe de rebelul încă în curs de dezvoltare provocare, a devenit din ce în ce mai mult privită ca un Conducerea PDPA s-a dovedit inegalată cu sarcina, rebeliunea a crescut, asistenţa externă a sporit sale aeriene. Ceea ce a fost pragmatică sub Babrak Karmal epurările lui Amin şi să se angajament pe termen lung. *capacităţilemujahedin,* şi în timp ce conducerea sovietică a continuat să vorbească cu tristeţe despre planurile de retragere, acest lucru a părut un vis până când o nouă echipă sub conducerea reformistului Mihail Gorbaciov a fost dispusă să înţeleagă urzica şi să recunoască că acesta era, de fapt, un război de neînvins. Astfel, războiul ar putea fi conceput în linii mari ca fiind purtat prin cinci faze largi.

An-22 a fost un puternic ridicător de grele folosit în primul rând pentru vehicule de transport şi provizii.

Comandanţii Forţelor Aeriene din 40thArmată	
general-maior Boris Lepayev	1980-81
Generalul-maior Vladimir Şkanakin	1981-82
Generalul-maior Serghei Kalensky	1982-83
Generalul-maior Gennady Kolodiy	1983-85
Generalul-maior Viktor Kot	1985-86
Generalul-maior Dmitri Romanyuk	1986-89

1. Invazie, 1979-80

Deşi documentele oficiale sovietice au fost adesea învăluite în eufemism şi pline de omisiuni deliberate – adesea referiri criptice şi neelaborate la „rapoarte verbale" şi „decizii convenite" – este totuşi clar cât de departe era de aşteptat iniţial această operaţiune cu adevărat scurtă. Directiva nr. 312/12/001 din 24 decembrie 1979 de aprobare

la desfăşurarea trupelor sovietice, semnat de ministrul Apărării Ustinov şi ministrul de externe Gromyko, spune pur şi simplu că: Având în vedere situaţia militaro-politică din Orientul Mijlociu, ultimul apel al guvernului Afganistanului a fost luat în considerare favorabil. S-a luat decizia introducerii mai multor contingente de trupe sovietice desfăşurate în regiunile sudice ale ţării pe teritoriul Republicii Democrate Afganistan pentru a acorda ajutor internaţional poporului afgan prieten şi, de asemenea, pentru a crea condiţii favorabile pentru a interzice eventualele anti-Acţiunile afgane din ţările vecine...

În ciuda succesului aparent al *Operaţiunilor Furtuna-333şiBaika/-79,* deja la începutul anului 1980, existau semne că Biroul Politic – de fapt cabinetul de guvernământ al Partidului Comunist Sovietic – începea să înţeleagă că acest lucru ar putea să nu fie atât de rapid şi uşor pe cât se aştepta. La 7 februarie 1980, Biroul Politic s-a reunit pentru a asculta un raport al lui Yuri Andropov, şeful KGB, care se întorsese dintr-o călătorie la Kabul. Ministrul Apărării Ustinov a sugerat că „trebuie să vorbim cu mare atenţie cu privire la retragerea forţelor din Afganistan". În opinia sa, stabilizarea Afganistanului ar dura „aproximativ un an, poate chiar un an şi jumătate", şi că „înainte de asta, nici nu ne putem gândi la o retragere a trupelor, altfel am putea suferi multe neplăceri". Liderul sovietic, secretarul general Brejnev, a fost de acord, adăugând că „trebuie chiar să creştem oarecum contingentul de forţe din Afganistan". Până la luarea unei decizii în acest sens, totuşi, obiectivele principale ale acestei etape incipiente au fost marcate de concentrarea asupra confiscării iniţiale a ţării, iar misiunile aeriene s-au limitat în mare parte la transportul forţelor de invazie şi a operaţiunilor de securitate limitate.

2. Escaladarea reticente, 1980-84

Puţin câte puţin, OKSVA s-a extins şi a fost adaptat la o desfăşurare pe termen mai lung, cu retragerea elementelor esenţial redundante, cum ar fi unităţile antiaeriene şi mai multe elemente de tancuri. Nu a fost ca şi cum ar exista un mare entuziasm din partea conducerii sovietice pentru război, ci, în schimb, a fost o conştientizare de început a sarcinii pe care şi-au asumat-o,

Costul războiului a fost teribil atât pentru oameni, cât şi pentru infrastructură. Aici o victimă a războiului îşi face drum pe lângă clădirile din Kabul, la fel spulberate în lupte. (Peter Turnley/ Corbis/VCG

Un război secret

Capacitatea sovieticilor de a învăţa lecţiile războiului a fost, fără îndoială, împiedicată de faptul că, cel puţin în primii săi ani, oficial nu a fost luptat. Abia în 1985 a existat vreo discuţie publică reală despre conflict, ca altceva decât atacuri limitate şi sporadice ale „bandiţilor”, iar cei care au căzut în luptă erau de obicei enumeraţi ca fiind decedaţi în „accidente de antrenament”. Acest lucru s-ar schimba încet în timp, nu în ultimul rând pe măsură ce tot mai mulţi veterani se întorceau acasă – unii în cutii de zinc – şi cunoaşterea realităţilor situaţiei se răspândeşte în toată ţara. Cu toate acestea, un secret similar a funcţionat şi în cadrul armatei. Când Su-24 au zburat în misiuni de bombardare în operaţiunea Panjshir VII din 1984, de exemplu, acest lucru a fost înregistrat în jurnalele lor ca zbor „Curs de antrenament de luptă”. Un navigator a înregistrat imprudent o ieşire ca o misiune de luptă reală şi, se pare, că a fost scos de ofiţerul politic al unităţii pentru temeritatea sa.

şi convingerea că retragerea ar fi mai periculoasă pentru DRA şi pentru credibilitatea internaţională a URSS decât escaladarea.

În timpul scurtului său mandat ca secretar general (noiembrie 1982-februarie 1984), Andropov a explorat chiar posibilităţile de retragere negociată. Iniţial fusese sceptic cu privire la meritele invaziei şi în curând a apreciat cât de periculos era pentru o Uniune Sovietică în declin. Cu toate acestea, aceasta nu a fost o prioritate pentru un lider care şi-a petrecut cea mai mare parte a domniei sale în dializă şi a fost mai preocupat de încercarea de a alinia o coaliţie de lideri mai tineri orientaţi spre reformă pentru a-i urma. Eforturile sale neîntemeiate au fost, în orice caz, rapid deraiate de evenimente, inclusiv doborârea unui avion de linie civil care se rătăcise în spaţiul aerian sovietic în septembrie 1983.

Aceasta a fost, prin urmare, o perioadă de escaladare treptată şi cu reacţie în amploarea şi ritmul activităţii sovietice în Afganistan. Dimensiunea OKSVA ar creşte de la puţin sub 82.000 în 1981 la 93.000 în 1984. Au fost introduse noi elemente mai potrivite pentru această contra-insurgenţă, de la *Spetsnaz* echipele de lunetişti. Operaţiunile au variat de la misiuni de securitate la scară mică până la ofensive locale majore, dar fără obiective strategice clare dincolo de noţiunea tot mai iluzorie că conducerea PDPA va fi capabilă să împace opoziţia sau că DRA şi forţele sovietice le-ar putea elimina fizic. Ca veteran al vremurilor din anii 40th Echipa de comandă a armatei şi-a amintit: „Totul a fost tactică, nicio strategie. Eram foarte ocupaţi, dar nu ştiam ce facem de fapt acolo.

3. Războiul lui Cernenko, 1984-86

Andropov a murit la 9 februarie 1984 şi, deşi sperase că protejatul său Mihail Gorbaciov îi va succeda în funcţia de secretar general, nu exista încă suficient sprijin pentru tânărul reformist. În schimb, un acord politic pragmatic l-a văzut pe bătrânul Konstantin Chernenko ales secretar general, cu Gorbaciov efectiv ca adjunct şi moştenitor. Cernenko a fost o altă figură bolnavă, care suferea de emfizem, iar această figură gri şi de neuitat pare să se fi fixat pe o victorie militară în Afganistan ca o ultimă şansă de a-şi face un nume pentru posteritate.

El a prezidat o extindere a OKSVA şi, mai presus de toate, o escaladare masivă şi serioasă a operaţiunilor sale de luptă, precum şi adoptarea unor reguli de angajare mai extinse, care au făcut ca atacurile aeriene asupra centrelor de populaţie să încerce să încurajeze oamenii să fugă din zonele disputate. Deşi mulţi dintre comandanţii superiori de pe teren aveau îndoieli cu privire la faptul că acest lucru era deloc fezabil, angajamentul Kremlinului – şi unul deţinut de multe dintre personalităţile militare de rang înalt de la Moscova – a fost de a forţa grupurile rebele fie să ajungă la înţelegeri cu guvernul DRA. sau şterge-le.

Cernenko a murit la 10 martie 1985 şi, deşi Gorbaciov i-a succedat într-adevăr, poziţia sa politică a fost delicată, deoarece nu avea decât o majoritate subţire în partea Partidului Comunist.

MiG-23 a fost proiectat pentru un război convenţional cu NATO, dar a văzut primul său rebel cu bombardamente de luptă ţinte în Afganistan. (Amer

Comitetul Central, organismul mai larg care a reunit personalităţile sale de rang înalt şi care alegea şi putea revoca un secretar general. El a considerat războiul din Afganistan ca o distragere costisitoare şi o greşeală şi, spre deosebire de predecesorii săi, nu au avut nicio parte în decizia de a invada, aşa că l-a putut prezenta ca o gafă a altor oameni. De îndată ce a preluat puterea, a început discuţiile în Biroul Politic despre dezlegarea din Afganistan şi au ajuns la o decizie de principiu la 17 octombrie 1985.

Cu toate acestea, poziţia sa politică dificilă a însemnat că trebuia să fie atent şi astfel le-a permis şoimilor să-şi continue eforturile de mare viteză în Afganistan până în acel an. De fapt, le-a dat generalilor tot ce le-au cerut: Gorbaciov a trebuit să-i lase să nu câştige o victorie militară, înainte de a-i putea face să accepte planul său de a ajunge la o înţelegere politică.

4. „Răga sângerândă", 1986-88

În februarie 1986, Gorbaciov a reuşit în sfârşit să facă un anunţ public al obiectivului său, numind Afganistanul o „rană sângerândă" şi exprimând speranţa că cei 40 de$_{th}$Armata ar putea fi retrasă „în viitorul apropiat". Desigur, nu ar fi chiar atât de uşor. Moscova avea nevoie, atât pentru propria sa securitate, cât şi pentru poziţia sa globală, să se asigure că există un acord internaţional care să vadă şi susţinătorii*rnu/aAeo/n*pune capăt sprijinului lor pentru rebeli. De asemenea, DRA trebuia întărită pentru a putea supravieţui unei retrageri sovietice, cel puţin suficient de mult pentru a nu stânjeni Kremlinul.

Au existat obstacole substanţiale, de la circumscripţii din SUA şi Pakistan, care au fost destul de fericiţi să vadă că războiul continuă să sângereze şi să umilească Moscova, până la conducerea PDPA însăşi, care a făcut tot ce a putut în secret pentru a deraia discuţiile, îngrozită de ceea ce ar putea se întâmplă când sovieticii s-au retras. În mai 1986, Moscova a conceput înlocuirea lui Babrak Karmal în fruntea PDPA cu Dr. Mohammad Najibullah, şeful poliţiei secrete KhAD, dar şi un bărbat considerat a avea capacitatea de a negocia un fel de înţelegere între Kabul şi facţiunile tribale importante. fiind în acelaşi timp suficient de dur pentru a ţine DRA împreună. (Dosierul său GRU spunea că el a fost „de van şi ambiţios", dar şi „un politician inteligent, inteligent şi vicios".) Najibullah a instituit o nouă politică de „naţională".

„Fie puternică prietenia de nezdruncinat afgano-sovietică", scrie semnul dintre aceste fotografii ale secretarului general sovietic Mihail Gorbaciov şi omologul său PDPA Babrak Karmal, dar, în 1986, Gorbaciov ar fi făcut-o înlăturarea inginerului Karmal în favoarea lui Mohammad Najibullah. (AFP via Getty Images)

reconciliere” cu unele succese, deşi a făcut tot ce a putut pentru a submina eforturile sovieticilor de a proiecta o retragere.[6]

În această perioadă, operaţiunile de luptă sovietice din Afganistan s-au diminuat drastic. Deşi au existat ofensive sporadice, de obicei ca răspuns la sau pentru a preveni atacurile rebele majore, prioritatea a fost menţinerea echilibrului de putere pe teren, reducerea la minimum a victimelor şi consolidarea forţelor DRA. Acest lucru s-a întâmplat în esenţă pentru că dezbaterea din cercurile guvernamentale sovietice devenea din ce în ce mai pragmatică, pe măsură ce Gorbaciov a orchestrat o campanie pentru a-şi convinge chiar şi colegii mai soliciţi că Afganistanul a fost mai multe probleme decât merită. Dând un raport la o reuniune a Biroului Politic din noiembrie 1986, de exemplu, şeful Statului Major General Serghei Akhromeyev, la îndemnul lui Gorbaciov, şi-a exprimat perspectiva nevăluită: „După şapte ani în Afganistan, nu a mai rămas nici un kilometru pătrat neatins de cizma lui. un soldat sovietic. Dar de îndată ce părăsesc un loc, inamicul se întoarce şi le restabileşte totul aşa cum era înainte. Am pierdut această bătălie. Majoritatea poporului afgan susţine acum contrarevoluţia. Am pierdut ţărănimea, care nu a beneficiat deloc de revoluţie. 80 la sută din ţară este în mâinile contrarevoluţiei. Gorbaciov a continuat cu un avertisment dur: „Luptăm în Afganistan de şase ani. Dacă nu ne schimbăm abordarea, ne vom lupta acolo pentru încă 20 sau 30.'

Între timp, la Geneva, sub auspiciile Naţiunilor Unite, erau în desfăşurare discuţii, în mod oficial între Afganistan şi Pakistan, SUA şi URSS acţionând doar ca garanţi, dar într-adevăr ca un forum proxy pentru Moscova şi Washington pentru a ajunge la un acord. Ca urmare, nici măcar nu a fost întocmit un calendar pentru retragere până în toamna anului 1987. Până la sfârşitul anului, a fost convenită în esenţă o rezoluţie, iar la 8 februarie 1988 Gorbaciov a putut face un anunţ public despre retragere. Acordurile de la Geneva care le-au asigurat baza au fost semnate la 14 aprilie 1988. OKSVA mergea acasă.

6 Ca parte a acestui proces, Republica Democratică Afganistan a fost redenumită oficial Republica Afganistan, dar pentru claritate şi comoditate, termenul DRA va continua să fie folosit.

5. Retragerea, 1988-89

Ajungerea la un acord privind retragerea a fost un lucru, dar realizarea lui într-un spaţiu de luptă complex, cu care se confruntă o gamă largă de forţe rebele adesea autonome, dintre care multe nu aveau niciun angajament faţă de procesul de la Geneva, a fost altceva. Scopul Moscovei a fost să-şi elibereze forţele cât mai repede posibil, dar şi cu un minim de victime şi într-un mod etapizat, astfel încât să se evite panica în cadrul forţelor guvernamentale sau să *deamujahedinorice* elan.

Operaţiunea de teren a fost pusă în mâinile generalului Valentin Varennikov, unul dintre planificatorii militari de seamă ai generaţiei sale, care deţinea funcţia de consilier militar şef la Kabul (şi, prin urmare, virtual proconsul militar) şi comandantul celor 40.thArmată, generalul colonel Boris Gromov, el însuşi o vedetă a războiului. Retragerea efectivă a început la 15 mai 1988 şi, în conformitate cu acordul Moscovei cu Washingtonul, va fi „încărcat frontal", cu cea mai mare parte a OKSVA retrasă în stadiul incipient al operaţiunii. Cu toate acestea, Varennikov şi Gromov erau hotărâţi să facă din acest proces un proces ordonat şi s-au bazat pe coordonare atentă, sensibilizare politică către rebeli şi, acolo unde era necesar, demonstraţii vii ale puterii de foc sovietice.

În acest scop, faza de încheiere a războiului a văzut o serie de operaţiuni semnificative menite să elibereze rutele pentru retragere şi să distrugă sau să descurajeze forţele rebele care păreau probabil să încerce să-l valorifice. Acestea au avut, în esenţă, succes, iar pe 15 februarie 1989, ultimele forţe sovietice s-au întors pe pământ sovietic peste Podul Prieteniei care traversează râul Amur Darya care marca graniţa, Gromov luând în mod simbolic spatele. Războiul civil din Afganistan avea să continue, iar puterea aeriană sovietică va juca în continuare un rol minor în lunile următoare, în sprijinul regimului lui Najibullah, dar, de fapt, războiul se terminase.

Purtând un banner pe care scrie „Bună ziua mamă", paraşutiştii sovietici călătoresc cu un BTR-60 APC înapoi, peste graniţa afgană, până la Termez, în URSS, pe 6 februarie 1989. (Vitaly Armans/

Cjlj Translated from English to Romanian –
www.onlinedoctranslator.com

CAMPANIA

Avioanele şi elicopterele duc un război de gherilă

1. Invazie, 1979-80

An-12 cu rază medie transportul cu turbopropulsoare a fost un cal de bătaie al VTA în Afganistan. (Marina SUA)

Chiar înainte de invazie, au existat elemente ale Forţelor Aeriene sovietice în Afganistan, cu o escadrilă Mi-24 de 280.thOVP şi o escadrilă de transporturi An-12 pe aerodromul Bagram, care devenise centrul activităţilor Moscovei acolo (şi unde comandourile care executau *Furtuna-333* au fost adunate în secret). La fel *deBaikal-79* a început, la 25 decembrie 1979, 55 de avioane de transport VTA sub comanda generalului colonel Ivan Gaydayenko au început să transporte trupe şi vehicule ale 103rdDivizia de asalt aerian şi forţe speciale suplimentare către Kabul şi Bagram. În total, s-au efectuat 343 de zboruri separate – 200 de An-12, 77 de Il-76 şi 66 de An-22 – care, în primă instanţă, ar ateriza 7.700 de oameni, 894 de vehicule şi alte 1.062 de tone de muniţie şi provizii. VTA avea să sufere şi prima pierdere a războiului când, în apropiere de Kabul, un Il-76 care transporta 37 de paraşutişti şi şapte membri ai echipajului a pierdut altitudinea şi s-a prăbuşit într-un versant de munte. În dimineaţa următoare, condiţiile meteorologice erau prea proaste pentru a permite o operaţiune de căutare-salvare adecvată, iar sovieticii nu aveau specialişti capabili să gestioneze terenul. Au fost nevoiţi să zboare cu alpinişti de la un club sportiv al armatei din Asia Centrală, dându-le arme şi cinci paraşutişti ca gardieni şi trimiţându-i să cutreiere zona. La 1 ianuarie 1980, au găsit în sfârşit locul accidentului, dar toţi cei aflaţi la bordul aeronavei au murit în urma impactului.

Cea mai mare parte a forţei de invazie a pătruns în ţară pe uscat, peste Podul Prieteniei şi a luat drumul prin Mazar-e-Sharif până la Kunduz şi apoi Kabul, sau spre vest, de-a lungul autostrăzii A77 până la Herat şi până la Shindand şi în cele din urmă Kandahar. Forţele de elicoptere au asigurat acoperire pentru aceste convoai şi, de asemenea, au desfăşurat unităţi de paraşutişti *şiSpetsnazsă* preia controlul asupra trecerilor şi staţiilor cheie de-a lungul drumului lor. Mi-6-urile 280 ale colonelului Vladimir Buharinth OVP, de exemplu, a aterizat paraşutişti de-a lungul autostrăzii peste munţii Hindu Kush în drum spre Kabul, în timp ce Mi-8-uri au fost desfăşurate din Ashgabat pentru a captura punctele din apropierea pasului de graniţă Kotal-e Rabat-e MTrza, deschizând calea coloanelor în mişcare. spre Herat şi Shindand.

Un Mi-8 care vine să aterizeze pe aeroportul din Kabul, cu un dosar de transporturi Il-76 în fundal, 1983.
(Francois Lochon/Gamma-Rapho prin Getty Images)

Precursori de război

Cu excepţia luptei amar asociate *cuFurtuna-333şi* confiscarea unor locaţii strategice din Kabul, stadiul incipient al operaţiunii a fost destul de lipsit de sânge. Totuşi, nu va dura mult până să înceapă reacţia, puterea aeriană trebuind să fie dezlănţuită atât împotriva rebelilor, cât şi a trupelor DRA care dezertează. Primele ieşiri aeriene de luptă au avut loc pe 9 ianuarie, când un convoi sovietic de dimensiunea unei companii pe drumul spre Faizabad a fost împuşcat de o forţă rebelă considerabilă, inclusiv cavalerie. Infanteria mecanizată nepregătită se pare că nu s-a acoperit de glorie, rămânând „întâlnită" în interiorul APC-urilor lor şi fulgerând prin porturile lor de arme fără un efect real, dar, din fericire pentru ei, două perechi de vânătoare-bombardiere Su-17 au putut în curând să angajaţi atacatorii cu rachete S-5M de 55 mm, alungându-i.

Chiar a doua zi, în semnul răspunsului naţionalist pe care l-ar genera invazia sovietică, a izbucnit o revoltă în cei 20 de DRA.thDivizia de infanterie din provincia Baghlan şi patru MiG-21 sovietice au zburat în sprijinul trupelor terestre trimise să o zdrobească. Majoritatea operaţiunilor la început au fost într-adevăr limitate şi adesea la scară mică. În zona de operare Kandahar, de exemplu, singurele incidente pe parcursul lunii ianuarie au fost câteva cazuri de lunetă la elicoptere care decolau de pe aerodrom şi o ieşire pentru a distruge un tanc T-55 furat de către dezertorii unei unităţi DRA. Poate din plictiseală, colonelul Bukharin însuşi a scos un Mi-24A să-l vâneze şi, când l-a localizat, l-a îngropat sub dărâmături aruncând câteva bombe FAB-250 de 250 kg. Chiar şi aşa, a fost un semn al lipsei de coordonare a acelor zile de început şi a presupunerii că acesta nu ar fi un război serios, că Buharin a trebuit să petreacă aproape o zi pentru a obţine permisiunea pentru zborul său din Kabul.

Încetul cu încetul, însă, conflictul a escaladat, iar până la sfârşitul lunii ianuarie, cei 40th Armata emitea noi linii directoare, permiţând comandanţilor locali mult mai multă mână liberă în a decide când şi cum să folosească forţa letală. Cu toate acestea, integrarea strânsă a mijloacelor aeriene şi terestre care ar fi o trăsătură a războiului de mai târziu – care era deja evidentă în

O securitate perenă provocarea a fost protejarea Kabulului de atacurile rebele pe timp de noapte, de obicei cu mortar sau rachetă, lansate de la înălţimile din jurul oraşului, clar vizibile aici. Soldaţii obişnuiţi DRA, ca cel din primplan, s-au dovedit, în general, nedispuşi să patruleze noaptea, forţând sovieticii să-şi folosească propriile trupe sau altfel puterea aeriană. (Douglas E Curran/AFP prin Getty

provocare. 201sfMotor Rifle Division a fost însărcinată să împingă prin vale şi să alunge rebelii, astfel încât trupele de securitate DRA să o poată asigura.

Deşi comandantul diviziei a avut ocazia să folosească mijloacele aeriene, a rămas cu ceea ce cunoştea: un bombardament preliminar masiv de artilerie divizionară, urmat de o tracţiune mecanizată condusă de tancuri. Unii rebeli au luptat, cei mai mulţi pur şi simplu s-au topit. Având în vedere că, spre deosebire de operaţiunile ulterioare, nu s-a făcut niciun efort pentru a ateriza unităţile de blocare cu elicopterul în văile laterale sau pentru a folosi aeronave de sprijin aerian apropiat pentru a preveni regruparea rebelilor, aceasta a fost în cel mai bun caz o victorie pirică. Rebelii au putut să se întoarcă în câteva zile şi, chiar dacă Valea Kunar era puţin mai liniştită, aceasta a fost în multe privinţe o metaforă pentru atâtea operaţiuni în care forţele mecanizate sovietice au încercat să se angajeze cu rebelii; aceştia din urmă pur

Pregătirea pentru războiul aerian

Încă de la sfârşitul lunii februarie, încă două escadrile Mi-24 au fost transferate în Afganistan. Cel puţin la fel de important, într-un semn al conştientizării tot mai mari a gradului în care acesta urma să fie un război cu elicopterele, s-a luat decizia ca fiecare garnizoană să aibă propria rampă de aterizare pentru elicoptere, în perimetrul său de securitate.

Între timp, se făceau eforturi urgente nu numai pentru a aduce aerodromurile existente la standardele necesare, extinderea pistelor şi construirea de noi hangare şi cazărmi, ci şi pentru modernizarea completă a infrastructurii electronice. Au fost instalate noi radare şi posturi de radio. Pentru a asigura navigaţia instrumentală, pe aerodromul Kabul au fost instalate puncte de ghidare, au fost instalate sisteme de radionavigaţie RSBN-4, PRMG-4 şi PRMG-5 pentru a ajuta navigaţia, precum şi sisteme de aterizare radar RSP-7 şi RSP-10.

În timp ce piloţii de luptă se străduiau să ştie cum să-şi folosească cel mai bine aeronava, omologii lor din elicoptere au raportat că acesta a fost o perioadă de libertate considerabilă şi oportunităţi de a

Un Mi-24 sovietic zboară deasupra Afganistanului soldaţi care, la rândul lor, păzesc un convoi sovietic pe autostrada Salang, la nord de Kabul. (Robert Nickelsberg/ Getty Images)

explorează ce ar putea face ambarcaţiunile lor fără să se teamă încă de un atac din partea rebelilor. În aprilie 1980, Marat Tishchenko, legendarul designer general al Biroului de proiectare a elicopterelor Mil, a vizitat Afganistanul pentru a vedea cum se descurcau corpurile sale de aeronave şi ce ar putea fi necesar pentru a răspunde cerinţelor mediului. A fost tratat cu o demonstraţie de manevre acrobatice atât de Mi-8, cât şi de Mi-24, cu tirbuşoni şi role care, aparent, l-au uimit atât de mult încât a comentat: „Credeam că ştiu ce pot face elicopterele mele, acum nu mai sunt aşa. sigur.' Motivul lui principal pentru a fi acolo a fost să identifice modificările necesare, totuşi, şi acestea nu au întârziat să apară. Până în vara anului 1980, Mi-24 au fost supuse unor actualizări pe teren de către tehnicienii Mil, care au văzut instalate noi filtre pentru a ţine nisipul şi praful departe de prizele de aer ale motoarelor şi ajustări ale sistemului de management al combustibilului pentru a compensa presiunile la altitudine mare.

Asemenea măsuri au fost reflectări ale trecerii mai ample la pregătirea pentru o contrainsurgenţă pe termen lung. În iunie, sovieticii au anunţat o retragere parţială a forţelor, dar aceasta a fost doar jumătate din poveste. Unele unităţi au fost retrase, inclusiv sistemele SAM 2K11 Krug (Circle) (NATO: SA-4 Ganef) care au însoţit invazia iniţială în cazul în care Forţele Aeriene DRA s-au dovedit a fi o ameninţare. În plus, aproximativ 700 din cele aproximativ 1.000 de tancuri din care făcuseră parte *Baikal-79au* fost trimişi înapoi, având o valoare reală mică în contra-insurgenţă. Dar aceasta a fost mai degrabă o reorganizare decât o retragere, deoarece în locul lor au sosit mai mulţi paraşutişti, *Spetsnazşi* mijloacele aeriene. Moscova ajungea să-şi dea seama că era pe cale lungă.

2. Escaladarea reticente, 1980-84

În această etapă a războiului, campania aeriană sovietică a fost caracterizată de învăţare tactică şi încurcătură strategică. Poate că Kremlinul şi-a dat seama în curând că aceasta nu va fi o operaţiune rapidă şi, în esenţă, demonstrativă, dar nu era sigur ce va fi în schimb. Au existat speranţe iniţiale sub Andropov că ar putea fi negociată un fel de retragere, dar puţin capital politic sau spaţiu strategic pentru orice înţelegere. A existat o creştere treptată a dimensiunii OKSVA, dar nu a existat o noţiune clară dacă scopul a fost să încerce să câştige o victorie militară sau, în schimb, să se concentreze pe inimi şi minţi şi astfel să opereze în mare măsură.

în sprijinul misiunilor politice şi de securitate DRA. Drept urmare, cei 40thAviatorii şi planificatorii armatei au fost lăsaţi în mare măsură în voia lor şi s-au concentrat în schimb pe câştigurile locale şi pe procesul de adaptare a aeronavelor şi a tacticilor dezvoltate pentru tipuri foarte diferite de război la contra-insurgenţa afgană.

Creşterea continuă a puterii rotorului

Până la sfârşitul anului 1980, cei 40thForţa de elicoptere a armatei se dublase, ajungând la 251 de diferite tipuri. Ei desfăşurau trei sferturi din toate misiunile de sprijin aerian apropiat şi deveneau integrate în toate operaţiunile, şi în special în operaţiunile combinate. Din ce în ce mai mult, forţele sovietice s-ar desfăşura, de fapt, în trei: infanterie demontată, APC-urile sau IFV-urile lor consolidate într-un*bronzegruppasau* „grup blindat" ca rezervă mobilă pentru atac sau transport şi sprijin pentru elicopter. În calitate de fost major al 201sfDivizia de puşti cu motor din Kunduz şi-a amintit: „Când am intrat prima oară, aviaţia armată era ceva gestionat la cele mai înalte niveluri. Înapoi acasă, când făceam exerciţii, trebuia să facem cereri de sprijin la comandamentul diviziei şi să vedem ce au decis „zeii". Apoi, când am primit elicoptere ataşate la o operaţiune, totul a fost la carte – lanţuri de comandă separate, totul pre- programat şi desenat pe hărţi cu creion gras, puţin spaţiu pentru flexibilitate. Asta a fost problema în Kunar, dar a fost uimitor cât de repede s-ar putea schimba lucrurile atunci când zboară gloanţe reale. Până în 1981, ne-am planificat misiuni de la zero împreună cu „costumele albastre", iar când totul mergea prost, faceam următoarele mişcări pe măsură ce mergeam... Nu întotdeauna am îndreptat lucrurile, căci sigur, şi jumătate din timp rapoartele noastre de după acţiune erau lucrări minunate de ficţiune, dar eram o echipă.

În plus, Afganistanul devenea un teatru pentru testarea nu doar a noilor tactici de elicopter, ci şi a noilor arme. Bomba termobarică ODAB-500, de exemplu, nu mai fusese niciodată folosită în luptă. În august 1980, a fost folosit pentru prima dată împotriva rebelilor care erau bine adăpostiţi în peşteri din Cheile Fayzabad. Locaţia lor însemna că bombele HE obişnuite sau dovedit a avea un efect limitat, aşa că un Mi-24D a fost înarmat cu două ODAB-500, muniţii combustibile care dispersează un nor de oxid de etilenă volatil, care este apoi aprins pentru a provoca o explozie masivă şi undă de presiune. Deşi bombardierul eliberase bombele de la o altitudine mai mare decât cerusese ghidul standard, a fost totuşi puternic împins de explozie. Efectul la sol a fost mai degrabă izbitor, toţi rebelii ucişi fie în explozie, fie din cauza căderii de stânci pe care a produs-o.

ODAB-urile vor continua să fie folosite sporadic pe parcursul războiului, deşi s-au dovedit temperamentale, eficacitatea lor fiind adesea compromisă de temperatura aerului (care a afectat dispersia explozivului aerosolizat), de înălţimea şi viteza de eliberare şi de problemele de fabricaţie, deci orice între 15 iar 50 la sută nu au funcţionat de fapt conform intenţiei. Când au făcut-o, totuşi, au fost dramatice în letalitatea lor şi, datorită experienţei din lumea reală dobândită de echipajele de elicopter care le-au folosit, regulile au fost modificate pentru a cere ca ei să nu fie aruncaţi mai aproape de 1.500 m de trupele prietene.

Operaţiune*Romb*şi Yak-38

Folosirea Afganistanului ca laborator şi teren de testare nu a fost limitată la flota de elicoptere şi muniţie. Dacă forţele sovietice urmau să se afle în Afganistan pentru un timp, ar fi important să se asigure că aeronavele lor cu aripi fixe ar putea opera în condiţiile sale, având în vedere că au fost concepute în principal pentru climă mai temperată şi războaie convenţionale. În acest scop, Operaţiunea*Romba* fost o misiune desfăşurată între aprilie şi iunie 1980, sub comanda directă a generalului-maior Vladimir Alferov, şeful Institutului de Cercetare Ştiinţifică al Forţelor Aeriene. S-a format o escadrilă specială, cunoscută sub numele de Grupul Rhombus, pentru a da

Un muncitor afgan descarcă provizii de făină din interiorul cavernos al unui An-22 sovietic sub privirea atentă a unui gardian sovietic pe aeroportul din Kabul. (Reuters/Richard Ellis)

aprobarea finală a aeronavei de atac la sol Su-25 şi, mai ales, pentru a testa performanţa avionului de luptă naval cu decolare şi aterizare verticală (VTOL) experimental Yak-38 (denumirea NATO Forger-A).

Grupul Rhombus cuprindea două Su-25 şi patru Yak-38, precum şi aproximativ 200 de piloţi de testare, ingineri şi trupe de securitate specializate. După ce s-a format la baza aeriană sovietică Akhtubinsk, Rhombus Group a fost apoi transportat cu aer la Shindand, un aerodrom la aproximativ 1.200 m deasupra nivelului mării. În timp ce Su-25-urile au zburat acolo cu propria lor putere, Yak-38-urile au fost livrate în transporturi An-22. Aşa era secretul misiunii, încât forţa avea propriul lor oraş separat de corturi, în spatele a două perimetre, primul întreţinut de forţele speciale ataşate Grupului Rhombus, iar exteriorul întreţinut de o companie de puşti cu motor.

Su-25 s-a ridicat la înălţimea aşteptărilor şi a fost aprobat rapid, dar Yak-38 s-a dovedit mult mai puţin satisfăcător. A fost întotdeauna un compromis stângaci al unui design. Având în vedere că marina sovietică nu avea portavioane mari, cu puntea completă, un avion de luptă VTOL părea un răspuns excelent la constrângerile portavioanelor din clasa Kiev – din punct de vedere tehnic crucişătoare de aviaţie grea în termenii lor – care nu puteau zbura cu avioane convenţionale. În locul duzelor de tracţiune vectorizate ale British Harrier, Yak-38 avea trei motoare: un turboreactor principal R-28 pentru zbor regulat şi două avioane de ridicare R-38 mai mici în mijlocul fuzelajului. Drept urmare, era subputernicit şi, prin urmare, nu putea transporta o mare sarcină utilă, însetat, cu o rază maximă de luptă de doar 195 km şi temperamental. Dacă unul dintre jeturile de ridicare s-a defectat, s-ar răsturna.

În aerul subţire al cerului afgan, s-a descurcat şi mai puţin bine. Putea să zboare numai în zori sau în amurg, când soarele nu a redus nici măcar şi mai mult presiunea aerului – dar nu şi noaptea, deoarece îi

ei şi au scos nori denşi de praf care întunecau vederea şi înfundau admisiile motorului. Piloţii navali au făcut 107 ieşiri – întotdeauna însoţiţi de avioane Su-17 ca acoperire – dar operaţiunea a fost încheiată după un accident de zbor pe 29 mai, când o pereche de Yak-38 urmau să efectueze teste de lovitură. Erau înarmaţi cu rachete UB-32 de 57 mm şi trebuiau să-şi testeze raza de acţiune atunci când erau încărcate, dar mai întâi una dintre aeronave a trebuit să fie oprită când sistemele sale au defectat, iar apoi a doua la decolare a suferit o defecţiune cu una dintre aeronavele sale. ridică motoarele. Duza sa de împingere s-a rotit prematur în poziţie verticală şi avionul a căzut înapoi pe platforma de aterizare de la o înălţime de aproximativ 7 m. A izbucnit în flăcări şi, deşi s-au stins în scurt timp, pilotul, colonelul Yuri Kozlov, a suferit leziuni grave ale coloanei vertebrale. A trebuit să fie evacuat mai întâi la Kabul şi apoi la Spitalul Militar Central Burdenko din Moscova.

Aeronava a fost reparată mai târziu, dar limitările Yak-38 au fost clare, chiar dacă, pentru dreptate, a fost întotdeauna intenţionat ca un design stop-gap înainte de introducerea designului supersonic Yak-41M VTOL (deşi acesta nu va fi niciodată în funcţiune). , depăşit de prăbuşirea Uniunii Sovietice). Oricum, Operaţiunea *Romba* furnizat date tehnice care au contribuit la proiectarea Yak-38M modernizat, cu centrale electrice şi prize de aer dovedite şi rezervoare externe de combustibil opţionale pentru a-şi extinde autonomia.

„Război după plan” în 1981

Pe măsură ce Biroul Politic a ajuns să-şi vadă implicarea în Afganistan ca pe un angajament pe termen lung, a început să aplice aceleaşi abordări pernicioase (şi contraproductive) asupra războiului ca şi în cazul restului sistemului sovietic. Mai presus de toate, aceasta a însemnat impunerea unor obiective de planificare mecanice şi adesea extrem de nerealiste. La începutul anului 1981, sub presiunea Kremlinului, Ministerul Apărării a cerut ca până la sfârşitul anului, cei 40 dethArmata ar trebui să „elibereze de rebeli cel puţin 70% din teritoriul ţării şi 80% din centrele de populaţie judeţene şi locale”.

Nu este ca şi cum comandanţii militari nu şi-au dat seama de prostia unor astfel de metrici. Cu toate acestea, aceasta a fost voinţa şi limbajul Partidului şi au fost forţaţi să lucreze pentru astfel de ţinte. De exemplu, un raport din mai 1981 adresat ministrului Apărării Ustinov, scris de generalii Mayorov, Samoylenko şi Cheremnykh, care observaseră cu toţii situaţia din ţară, şi contrasemnat de generalii Maksimov şi Rodin de la TurkVO, a amestecat bun simţ solid cu privire la eşecurile regimului PDPA cu încercări de a ilustra slăbiciunea acestor tipuri de măsuri mecanice jucând jocul: de la 1 august 1980, guvernul DRA controla doar 134 din 286 de districte provinciale (46 la sută); ca urmare a operaţiunilor de luptă şi a muncii depuse pentru organizarea guvernării în localităţi, la 1 mai a acestui an, guvernul DRA controla 184 din 286 de raioane (64 la sută), care sunt practic toate zonele vitale ale ţării. Cu toate acestea, ca şi înainte, influenţa rebelilor rămâne în majoritatea districtelor care sunt controlate de guvern... Astfel, pentru

Operaţiune***flomd***, 1980

Afganistanul a oferit o oportunitate neaşteptată de a testa aeronava navală VTOL Yak-38, iar aici unul dintre cei patru ataşaţi operaţiunii***ffomd***decolează de pe rampa de lansare metalică special făcută de la baza aeriană Shindand, în timp ce escorta sa Su-17, care tocmai a decolat de pe pista principală, trece deasupra capului. Este dimineaţa devreme, în timp ce Yak-38 se luptă în aerul mai subţire odată ce soarele aprig afgan a ridicat temperatura ambientală şi norul de praf cauzat de avioanele de ridicare R-38 ale lui Yak-38, ceea ce s-ar dovedi o problemă serioasă la curăţare. aeronava şi platforma de aterizare deopotrivă sunt clar vizibile. Yak-38, al cărui „bort” sau numărul de fuzelaj 45 arată că este de la 311 al Flotei Pacificului.thRegimentul Aerien Independent de Atacare la Bordul Navei, transportă două bombe FAB-250 M-62 pentru o ieşire de practică – aproximativ cea mai mare măsură pe care a putut să o transporte în Afganistan, fără o decolare rulantă. Câteva luni mai târziu, această aeronavă avea să fie distrusă atunci când duzele motorului său de ridicare nu s-au rotit în timpul decolării de pe portavionul din clasa *Kiev.****Minsk.*** Sus, doi luptători MiG-21UB din 27th Regimentul de aviaţie de luptă, îndreptându-se spre Farah, lasă piste pe cerul dimineţii.

101

45

Un avion de luptă MiG-23 în culori obişnuite sovietice, acum expus la Muzeul Pima Air & Space din Tucson, Arizona. (Imagini-SUA/Alamy)

în cele şase luni (de la 1.11.80 la 1.5.81), 63 de districte au fost eliberate de rebeli, iar guvernarea a fost stabilită în 31 de districte.

Speranţa părea să fie că acest lucru va scoate Moscova din spatele OKSVA, dar birocraţii care auditau performanţa armatei în cadrul aparatului Comitetului Central aparent au continuat să ceară rapoarte regulate cu privire la progresul în atingerea acestor cote arbitrare şi lipsite de sens cel puţin până în 1983-94. Ceea ce a făcut acest lucru a fost, de fapt, să exacerbeze o supraconcentrare sovietică existentă asupra oraşelor, precum şi să recompenseze supraraportarea îndoielnică a rezultatelor pozitive. Zonele prin care au trecut forţele sovietice, cum ar fi Valea Kunar în 1980, au fost înregistrate cu respect drept „eliberate”, chiar *dacămujahedins-au* întors repede după ce au plecat. De asemenea, în multe regiuni rebelii au avut înţelegeri cu forţele de securitate locale ale DRA, prin care trupele guvernamentale nu vor fi atacate atâta timp cât se prefăceau că nu observă activitatea insurgenţilor. Din nou, totuşi, aceste zone ar fi înregistrate în mod corespunzător ca controlate de guvern.

Efectele asupra campaniei aeriene au fost de a o valorifica la o serie de operaţiuni în cele din urmă zadarnice, care, totuşi, au permis celor 40 dethComandanţii armatei să pretindă progrese: măturarea în masă a zonelor care, pentru că nu existau nici forţe de securitate de încredere ale DRA care să deţină apoi zone „eliberate”, nici măsuri adecvate de inimă şi minţi pentru a câştiga populaţia rurală, s-au întors curând *mmujahedin.* La acea vreme, în Kabul au existat certuri serioase şi adesea acerbe în legătură cu asta. Generalul-maior Vladimir Şkanakin, şeful celor 40th

Forţele aeriene ale armatei, se pare că simpatizau cu ideea că acest lucru nu avea sens, ci el însuşi avea ordine de sus să-şi păstreze opiniile pentru el. Un ofiţer care lucrează în 40thCartierul general al armatei la acea vreme a raportat o ceartă între Shkanakin şi doi colonei responsabili de regimentele de vânătoare-bombardiere care propuseseră strategii alternative, aşa că generalul le-a spus în cele din urmă asistenţilor săi că niciun comandant de unitate nu trebuie să-l vadă până nu s-au

La fel ca multe modele sovietice ulterioare, T-22M şi-a văzut debutul în luptă încheiat Afganistan, zburând misiuni de bombardare cu rază lungă de acţiune din bazele din URSS. Viteza, raza de acţiune şi capacitatea sa de a transporta 24 de tone muniţia l-a făcut o ameninţare, chiar dacă se baza pe direcţionarea datelor care erau adesea inexacte sau depăşite.

au fost forţaţi să aplice nu va fi eficient – dar şi cât de mult controlul politic strâns al armatei a împiedicat, cel puţin în acest moment, punerea în aplicare a ideilor lor sau chiar raportate la Moscova.

Război economic

Singurul avantaj al interferenţei sporite a conducerii partidului în război a fost un nou accent pe abordarea economiei sale. În mare parte, aceasta a însemnat eforturi de a distribui mai mult ajutor pentru a susţine sprijinul în oraşe, precum şi proiecte de dezvoltare (care au devenit magneti pentru sabotajul rebelilor) care ar putea, de asemenea, să favorizeze extinderea clasei muncitoare urbane, o componentă cheie a PDPA. a sustine. Cu toate acestea, a însemnat şi eforturi intense de a refuza sursele de finanţare şi sprijin ale rebelilor. În special, KGB a încercat să submineze sprijinul *pentrumujahedinn* Occident şi a vizat donatorii şi intermediarii care transformau fondurile în arme. Cu toate acestea, a existat şi un rol pentru puterea aeriană în această campanie.

Ahmad Shah Massoud, comandantul capabil şi carismatic al rebelilor din Valea Panjshir, a fost beneficiarul minelor de pietre preţioase din partea superioară, în special minele de lapis lazuli din regiunea Jarma. Acestea au fost extrase, tăiate şi apoi vândute peste graniţă în Pakistan, iar Massoud a impozitat comerţul pentru fonduri. Minele se aflau adânc în teritoriul controlat de rebeli, dincolo de orice operaţiune terestră, cu excepţia celei mai extinse operaţiuni terestre, şi bine apărate. Iniţial, Mi-8-uri înarmate din contingentul trupelor de frontieră sovietice au fost trimise pentru a ataca minele, dar cei „opt” au fost supuşi unui foc neaşteptat de puternic, forţându-i să se întoarcă, avariaţi. Următorul plan a fost să trimită o escadrilă completă de Mi-24 din Faizabad, dar acest lucru a fost considerat în cele din urmă prea riscant.

Trimiterea aeronavelor FA a fost luată în considerare în continuare, dar şi aruncată. Raza de acţiune ar fi extremă, sistemele destul de rudimentare de navigaţie şi ţintire de pe Su-17 şi MiG-21 ar avea probleme în localizarea ţintelor în mijlocul rigole şi gheţari, iar încărcăturile uşoare de bombe pe care le-ar putea transporta ar fi puţin probabil să aibă suficientă impact. De parcă nu ar fi suficient, munţii aveau tendinţa de a genera vânturi puternice şi, deoarece minele în sine se aflau la aproximativ 6.500 m deasupra nivelului mării, nu se putea evita acest lucru. În 1980, un zbor de MiG-21 de la 115thIAP, ieşind din Chirchik, fusese în zonă când a fost forţat

aproape 100 km de calea de zbor prevăzută. Luptătorii abia mai aveau combustibil pentru a se întoarce la Bagram.

Drept urmare, s-a luat decizia de a dezlănţui Aviaţia cu rază lungă. La 10 iunie 1981, o escadrilă de bombardiere grele care zboară la 10.000-12.000 m a aruncat peste 400 de bombe cu rezistenţă mare FAB-500 M-54 în zona minelor. Eforturile de a evalua impactul şi acurateţea raidului au fost în mare măsură în zadar, având în vedere îndepărtarea şi relieful ţintei. Cu toate acestea, în timp ce unii rebeli au răspuns ulterior cu bravada, mulţumind sovieticilor pentru că au deschis mai multe cusături (deoarece piatra preţioasă era adesea extrasă exploziv), rapoartele de informaţii de pe pieţele pakistaneze unde au fost vânduţi sugerau că cel puţin pentru câţiva ani, aprovizionarea era net limitată.

Războiul drumurilor

Cealaltă faţă a monedei era menţinerea nu doar a economiei teritoriilor deţinute de guvern, care de multe ori au ajuns să depindă de alimente şi ajutor sovietic, ci şi de cea a celor 40.thArmată. Oricât de valoroase ar fi capacităţile de transport aerian în situaţii extreme, cea mai mare parte a bărbaţilor şi a proviziilor a fost mutată în jurul Afganistanului pe drum. Reţeaua în sine era subdezvoltată, cu doar 17.000 km de drumuri, dintre care doar 2.500 km erau suprafaţate corespunzător şi puteau fi considerate toate anotimpurile. Principalele autostrăzi mergeau în formă de U largă de la Herat în vest, la sud până la Kandahar, apoi se întorceau spre nord până la Kabul şi de acolo prin tunelul Salang, vital din punct de vedere strategic, prin munţii Hindu Kush, până la Mazar-e-Sharif.

Relieful accidentat afgan este evident din această vedere a unui drum de tunel din nordul ţării, ceea ce evidenţiază, de asemenea, cât de propice a fost pentru ambuscadele rebelilor ale convoaielor de aprovizionare sovietice. Nu e de mirare că şoferii lor au primit fanioane „Pentru Valoare şi curaj” chiar şi pentru doar 20 călătorii dus-întors de succes. (Arhiva Afganistanului/ Alamy)

Reţeaua de drumuri, fiind crucială pentru efortul de război, a devenit inevitabil şi un câmp de luptă, rebelii nu numai că o minau regulat, ci şi lansând ambuscade, profitând din plin de munţii accidentaţi, prin care atât de mulţi dintre ei trebuiau să serpuiască. Pierderile au fost semnificative pentru convoai, iar stresul experimentat de echipajele şi escortele în aceste călătorii a fost, potrivit participanţilor, mai degrabă mai grav decât în luptă directă. sovietic

A şoferii de camioane de aprovizionare au început să picteze simboluri pe uşile cabinei pentru a arăta câte alergări au făcut.

În timp ce convoaiele ar fi însoţite de elemente de cercetare în avans, detalii de securitate în APC-uri şi camioane cu tunuri ZIL-135 care montau monturi ZSU-23-2 AA, care au putut să grebleze vârfurile dealurilor şi părţile văilor, aceasta ar deveni totuşi una dintre cele mai stresante şi îndatoriri periculoase, dacă şi lipsite de farmec ale întregului conflict. Acoperirea aerului a devenit, de asemenea, o parte crucială a „războiului drumurilor”. Mi-8 ar fi uneori folosite pentru a ateriza cercetătorii în puncte de observaţie înalte pentru a veghea asupra rutelor principale, dar mai presus de toate, navele Mi-24 ar fi detaliate pentru a oferi acoperire superioară pentru convoai. Lucrând în ture, nu în ultimul rând din cauza necesităţii de a menţine o atenţie constantă, precum şi a ineficienţei consumului de combustibil de a ţine pasul cu camioanele, una sau mai multe perechi de Mi-24 ar monitoriza de obicei zona de 2-3 km de fiecare parte a traseu, precum şi până la 5 km înainte. Când au fost detectate ambuscade, navele de armat se angajau de obicei cu tunuri şi rachete S-5 mai uşoare. Acestea erau în general considerate nesatisfăcătoare de către aviatori, care preferau muniţiile mai grele, care aveau o rază de explozie mai mare, dar nu numai că armata sovietică avea stocuri uriaşe de S-5 pe care erau bucuroşi să vadă căzute, dar erau şi mai puţin probabile. pentru a provoca pagube grave drumului sau a declanşa alunecări de teren.

Având în vedere că convoaiele au călătorit adesea cu viteze de 15-20 km/h, având în vedere calitatea drumurilor şi necesitatea monitorizării pentru mine şi IED, era nevoie de realimentare regulată şi schimbări de schimb, iar acest lucru a determinat construirea unei serii. a taberelor de-a lungul traseelor. Porţiunea de la Termez la graniţa sovietică până la Pasul Salang a fost în general asigurată de Mi-24 de la Kunduz, de exemplu, cu staţii de şedere în Hairatan, Mazar-e-Sharif, Tashkurgan şi Pul-i-Khumri. Apoi au fost predaţi navelor de combatere cu baza la Bagram, cu staţii la Jalalabad şi Ghazni.

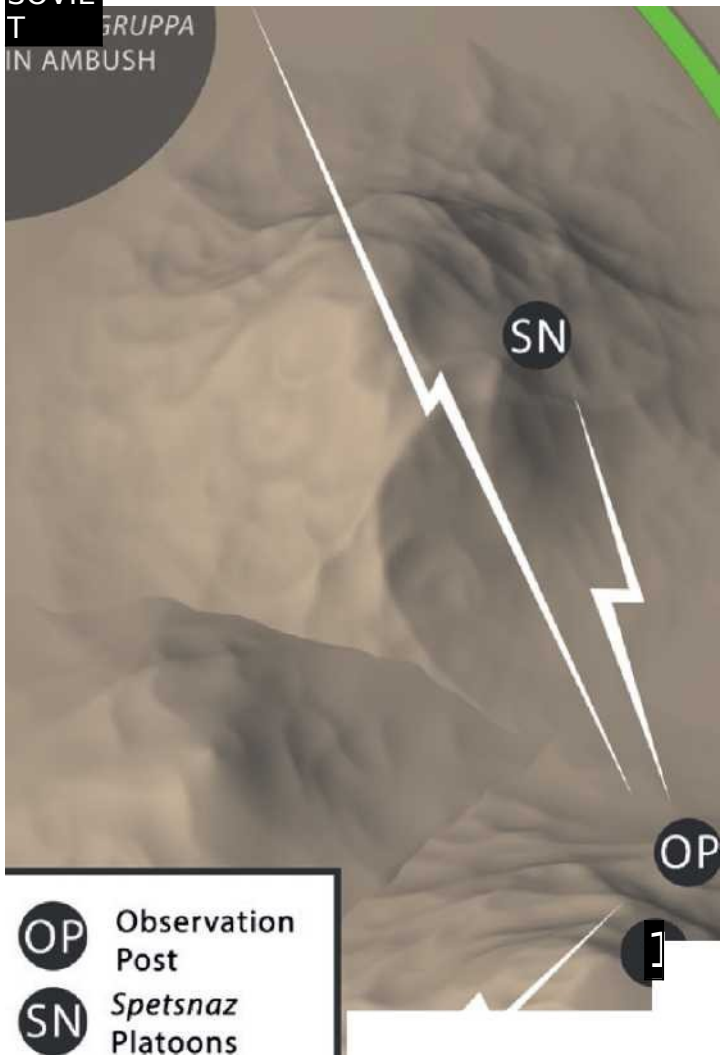
Panjshir şi bătălia aer-terrestre sovietice

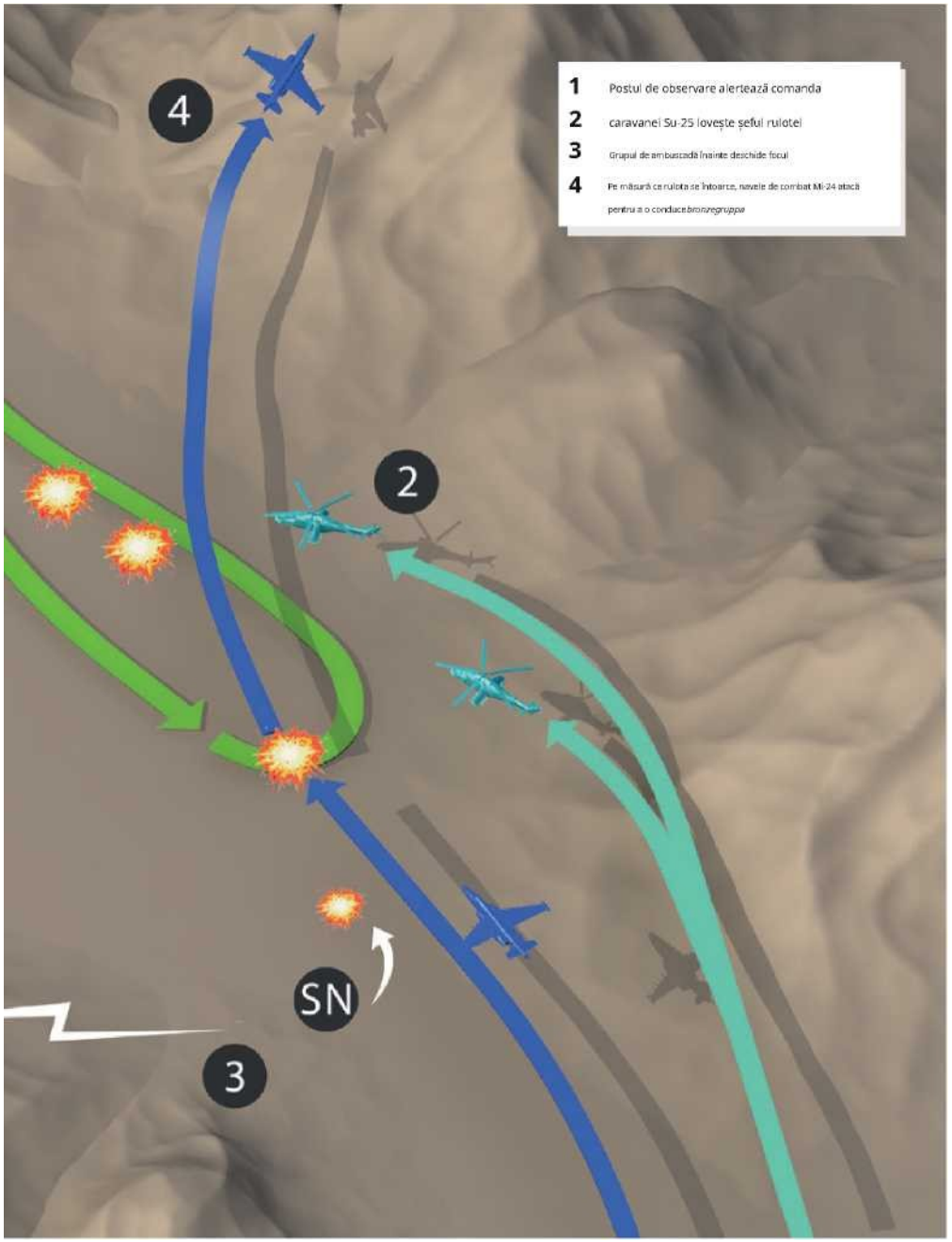
Dacă cei 40th Armata urma să poată raporta Biroului Politic progresul în „eliberarea” Afganistanului, era clar că va trebui să îmbunătăţească dramatic coordonarea elementelor sale terestre şi aeriene. Ca 40th Comandantul forţelor aeriene ale armatei, generalul-maior Kalensky a spus: „În prezent, noi

Paraşutiştii din 5th Compania celor 350th Airborne Regiment debarcă dintr-un elicopter Mi-8 care este planând chiar deasupra solului pentru a permite o plecare rapidă. (Serghey Novikov)

'REBEL SUPPLY CARAVAN'

SOVIET




1 Postul de observare alertează comanda
2 caravanei Su-25 lovește șeful rulotei
3 Grupul de ambuscadă înainte deschide focul
4 Pe măsură ce rulota se întoarce, navele de combat Mi-24 atacă pentru a o conduce bronzegruppe
4
2
SN
3

au două armate, una la pământ şi una în aer. Trebuie să-i aducem împreună. Două operaţiuni particulare ar urmări şi conduce acest proces de învăţare pentru sovietici: operaţiunile succesive lansate în Valea Panjshir – Panjshir V în mai 1982 şi următoarea Panjshir VI în august şi septembrie.

Panjshir V a reflectat atât punctele forte, cât şi punctele slabe ale războiului sovietic. Pe de o parte, a fost cea mai mare ofensivă de până acum împotriva Frontului Panjshir. Pe de altă parte, obiectivele şi momentul operaţiunii au reflectat nu atât nevoile conflictului, cât şi interferenţa politică. Presiunea din Kabul asupra Biroului Politic, transmisă OKSVA, a însemnat că generalul locotenent Viktor Yermakov, care tocmai fusese numit cel mai recent comandant al celor 40.thArmy, a fost forţat să pună în aplicare un plan pe care l-a moştenit de la predecesorul său, generalul locotenent Tkach, care el însuşi a crezut că este prost cronometrat şi prost conceput. Cu toate acestea, Kabul era disperat să pretindă că şi-a restabilit în sfârşit autoritatea asupra văii, iar Biroul Politic a simţit că trebuie să accepte cererile sale pentru o nouă ofensivă.

Aproximativ 12.000 de trupe sovietice şi DRA s-au rostogolit în vale, sperând nu doar să asigure controlul temporar, ci şi să stabilească baze acolo. Aceasta a implicat o coordonare fără precedent între forţele terestre şi aeriene. În ciuda raidului îndrăzneţ al lui Massoud asupra Bagram, 104 elicoptere şi 26 de avioane cu aripă fixă au fost implicate direct în operaţiune. Elicopterele au ridicat cercetaşi înaintea atacului principal şi au blocat forţele atât mai sus în vale, cât şi către locaţii de comandă cu vedere la potenţialele căi de evacuare ale rebelilor. Chiar înainte de atacul principal, în dimineaţa zilei de 17 mai, au fost lansate greve pe toată lungimea văii. Aceasta a văzut prima utilizare substanţială a Su-25 din 200thOShAE, împreună cu MiG-21 şi Su-17. Bombardiere Su-24 de la 149th Gărzile BAP cu sediul în interiorul URSS au efectuat, de asemenea, bombardamente la nivel înalt asupra satelor despre care se crede că sunt bastionuri rebele.

Pierderile au fost limitate – până acum, luptătorii şi civilii deopotrivă erau obişnuiţi să se retragă în peşteri şi adăposturi la primul semn de bombardiere sovietice. Cu toate acestea, scopul a fost de a deteriora infrastructura defensivă şi de a *perturbamujahedin,* iar acest lucru a avut destul de mult succes, mai ales ca preambul la barajele de artilerie care au urmat. De-a lungul masei mari de forţe desfăşurate, acest lucru a permis forţei sovietice/DRA să-şi facă drum prin vale, deşi nu fără eşecuri şi întârzieri. Mi-24 au fost utilizate pe scară largă pentru susţinerea focului, utilizând pentru prima dată noul 9K114 ghidat cu laser.*Shturm*(Asalt) (NATO: AT-6 Spiral) ATGM în cifre. În total, 559 dintre aceste rachete au fost lansate în cursul operaţiunii, la distanţe de până la 1.000 m şi cu niveluri de precizie cu totul peste cele ale armelor anterioare ghidate cu sârmă. De asemenea, utilizarea forţelor

heliborne nu a fost lipsită de probleme, evidenţiind în special pregătirea şi experienţa limitată a multor trupe sovietice în astfel de operaţiuni. Deşi în total 4.200 de soldaţi ar fi dislocaţi pe rotor, cu unele succese notabile, comandanţii au raportat, de asemenea, că multe unităţi erau încă nepregătite cu privire la modul de a se comporta într-un mod tactic.

Asalt cu elicopterul, 1985

Mulţi analişti sovietici ai războiului au fost de acord cu generalul-maior Grekov, fostul 40 de anithŞeful Statului Major al Armatei, că poate singura lecţie majoră a războiului a fost desfăşurarea atacului heliborn. Acestea au variat de la ascensoare la scară largă ale companiilor sau batalioane întregi, până la scăderi mai mici de forţe destinate să observe potenţiale rute de aprovizionare, să blocheze pasajele montane sau să direcţioneze focul împotriva rebelilor de la înălţimi comandante. Aici, un Mil Mi-8MT de la 339th

Regimentul separat de elicoptere aruncă o echipă de paraşutişti – a căror *rudă**esprit de corps**|**ar* condiţionarea fizică mai dură a însemnat că au fost folosiţi în mod disproporţionat în astfel de misiuni – pe un vârf de deal din apropierea satului Daman, pe drumul Kabul-Kandahar, în timpul unei operaţiuni de deplasare a rebelilor care foloseau rachete simple de 122 mm, trase de pe şine de lansare improvizate, pentru a ataca convoai de aprovizionare pe drum. Elicopterul pluteşte chiar deasupra solului, o manevră dificilă, dar pe care piloţii sovietici au învăţat-o rapid ca o modalitate de a se asigura că pot ridica rapid, rotoarele sale ridicând un nor de praf sufocant. Între timp, una dintre cele două nave de combat Mi-24D desemnate să sprijine aterizarea suprimă poziţiile rebele cu mitralieră Yak-B de 12,7 mm cu patru ţevi.

transport aerian. Cea mai izbitoare utilizare a acestei capacităţi a fost utilizarea elicopterelor de transport greu Mi-6 pentru a ridica 600 de soldaţi din 860.thRegimentul Independent Motor Rifle şi DRA's 20thRegimentul către ieşirea de est din vale, eliberând o garnizoană afgană asediată la Dasht-e- Rawat şi blocând ceea ce se anticipase că ar fi cea mai probabilă cale de evacuare a lui Massoud dacă ar fi ales să se retragă, precum şi o rută cheie de aprovizionare a rebelilor din Pakistan.

La fel ca multe astfel de ofensive de piaţă, Panjshir V a fost un succes tactic, dar un eşec strategic. După două săptămâni şi pierderi grele, sovieticii îşi făcuseră drum prin vale. Ei au dovedit că „Leul din Panjshir" poate fi bătut şi au dat o lovitură gravă forţelor sale. Kabul ar putea revendica victoria în acest moment, dar în câteva săptămâni rebelii aveau să se întoarcă în vale, iar bazele guvernamentale şi punctele de observaţie lăsate în urmă ar începe să fie atacate.

Prin urmare, Panjshir VI, doar câteva luni mai târziu, o operaţiune de dimensiuni comparabile care a continuat pe linii similare. Considerat ca o încercare de a curăţa Frontul Panjshir, încă slăbit *mujahedin,* a fost într-adevăr şi o încercare disperată de a asigura poziţii guvernamentale înainte de începutul iernii, a făcut campania cu atât mai grea. Din nou, elicopterele au fost folosite pentru a desfăşura forţe de blocare, extrase în mare parte de la paraşutiştii VDV *şiSpetsnaz,* precum şi suport de foc. De data aceasta, însă, bombardamentul pregătitor a văzut şi bombardiere grele Tu-16 operand din Termez în interiorul URSS, vizând satele rebele. S-au aruncat multe muniţii, dar cu puţin mai mult folos.

Lecţii învăţate

Operaţiunea s-a încheiat – şi, inutil să spun, a declarat o victorie pe 10 septembrie, cu puţine progrese reale înregistrate în asigurarea văii, iar sovieticii aveau să se întoarcă destul de curând. Cu toate acestea, aceste două ofensive s-au dovedit, de asemenea, extrem de importante în identificarea a trei probleme cheie cele 40thArmata ar trebui să se adreseze în utilizarea puterii aeriene. În primul rând, cum să vă asiguraţi că misiunile sale de bombardare, în timp ce aruncă cantităţi impresionante de muniţie, ating de fapt ţinte care merită să fie lovite. Acest lucru ar pune o primă mai mare pe recunoaşterea prealabilă adecvată şi, de asemenea, pe precizie.

Până la sfârşitul anului 1981, înainte ca utilizarea pe scară largă a Su-25 să ofere sovieticilor o mai mare flexibilitate tactică, piloţii Su-17 care au efectuat cea mai mare parte a operaţiunilor de sprijin aerian apropiat dezvoltaseră abordări cu totul noi. Pentru a suprima apărarea antiaeriană a rebelilor înainte de o lovitură majoră, de exemplu, ar fi desfăşurată o aripă de două până la patru perechi de Su-17. Prima pereche ar avea sarcina de a identifica poziţiile armelor inamice de la o altitudine de 800-1.000 m şi apoi de a le marca cu bombe de fum sau de iluminare. Apoi, aeronavele rămase ar ataca, scufundându-se de la 2.000-2.500 m în sus şi lansând rachete S-5 şi 80 mm S-8 de 55 mm şi bombe cu dispersie RBK-250 şi RBK-500. Scopul a fost de a minimiza intervalul dintre greve pentru a *prevenimujahedinde* la reacţie, astfel încât cursa de suprimare a fost menită să aibă loc într-unul până la două minute de la desemnare, iar apoi în încă unul sau două minute, grupul principal de atac ar trebui să facă atacul. Acest lucru ar implica de obicei alte două până la patru perechi de Su-17 care utilizează rachete S-8 şi S-24 grele de 240 mm, precum şi mai multe muniţii cu dispersie şi bombe FAB-250 şi FAB-500. De obicei, grupul de lovitură făcea o a doua alergare şi îşi consuma armele rămase, înainte ca o pereche de avioane de recunoaştere să facă o trecere pentru a evalua impactul raidului.

În al doilea rând, operaţiunile la sol, cu elicopterul şi cu aripile fixe trebuie coordonate mai strâns şi mai lin. Comandanţii s-au plâns că, pentru a menţine deconflictul, ar putea exista un decalaj de la zece minute până la o jumătate de oră între loviturile elicopterelor, artileriei şi aeriene, dând timp rebelilor să se repoziţioneze şi să se adăpostească. Un răspuns a fost practica tot mai mare de ataşare a ofiţerilor FA şi ai aviaţiei armatei la unităţile terestre pentru a acţiona ca controlori aerieni avansaţi. În concordanţă cu natura de masă, de sus în jos a doctrinei sovietice, aceasta fusese în trecut o practică doar la nivel de diviziune, dar în Afganistan regimentele şi chiar batalioanele ar putea

au ataşat un astfel de „blue-suiter", fie pe termen lung (aceasta a fost în mare parte doar pentru VDV şi unităţi similare de elită), fie cel puţin pe durata unei operaţiuni.

În al treilea rând, desfăşurarea forţelor cu elicopterul, chiar şi sub foc, era în mod clar o opţiune tactică puternică, dar trupele – atât sovietice, cât şi DRA – trebuiau mai bine antrenate pentru a evita spectacolul obişnuit al măcinarii lor cu nesiguranţă imediat după livrare, dând adesea rebelii au şansa de a-şi elimina ofiţerii cu foc de lunetist. În august 1981, de exemplu, un batalion întărit din 20 DRA.thDivizia a fost introdusă pe calea aerului pe un platou din spatele satului Marmoul, în defileul cu acelaşi nume, ca parte a unei operaţiuni de reducere a presiunii asupra oraşului Mazar-e-Sharif din apropiere. Cu toate acestea, din cauza pierderilor timpurii în timpul aterizării, ei nu au fost niciodată capabili să coboare în vale şi, în cele din urmă, au trebuit să fie transportaţi cu aer după câteva zile de lupte neconcludente.

Acest lucru a însemnat şi un sprijin adecvat pentru aceste inserţii de elicopter, în special pe teren montan. Din ce în ce mai mult, acestea ar fi efectuate de forţe mixte de transport şi nave de combat. Mi-24 ar conduce calea, de obicei cu câte o pereche de fiecare parte a văii, folosind tunuri şi rachete pentru a suprima potenţiale puncte de ambuscadă de-a lungul rutei şi pentru a elibera locul de aterizare. Apoi, pe măsură ce Mi-8-urile şi Mi-6-urile au început să-şi lase încărcăturile, primele nici măcar nu aterizau, ci plutesc aproape de sol pentru a permite o „desprăfuire" rapidă, Mi-24-urile s-au rotit la o altitudine. de 1.200-1.800 m, gata să răspundă oricărui atac.

3. Războiul lui Cernenko, 1984-86

Faza anterioară fusese una în care Moscova nu dorea cu adevărat să se împace cu amploarea şi natura războiului început. Biroul Politic a încercat să o conducă prin planuri şi cote, aşa cum a gestionat (prost) orice alt aspect al vieţii sovietice. Soldaţii din 40th Armata s-a adaptat cât a putut, încercând să facă tot ce le stă în putinţă în circumstanţe, dar lipsită de orice strategie măreaţă menită să pună capăt războiului. De nenumărate ori, în rapoartele lor către Moscova, generalii spuneau dimensiunea politică, necesitatea ca PDPA să găsească serios modalităţi de a câştiga populaţia rurală în masă, răul fiind făcut de luptele fracţiunilor şi corupţia în cadrul PDPA, dar fără niciun rezultat. Exista o suspiciune constantă că Karmal şi restul conducerii DRA erau destul de confortabili să-i lase pe cei 40thArmata face partea leului din lupte, în timp ce ei trăiau din asistenţa sovietică. Totul s-ar schimba, însă, când Konstantin Chernenko a devenit secretar general la Moscova. De la a ţine linia în timp ce PDPA – în teorie – a câştigat populaţia, cei 40thMisiunea armatei, oricât de neplauzibil ar fi acest lucru, ar câştiga de fapt acest război pe câmpul de luptă.

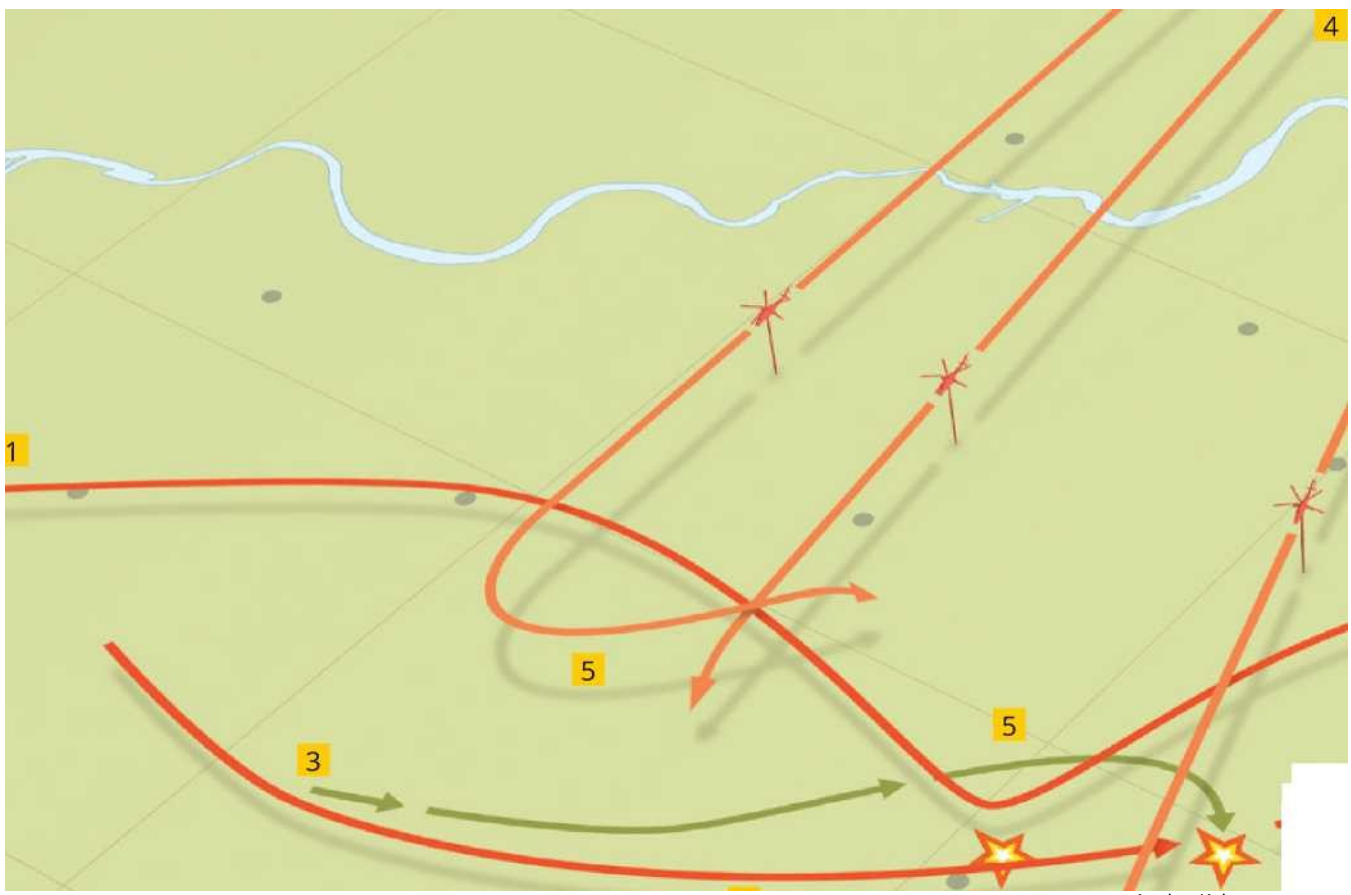
Genocid din aer?

Acest lucru a schimbat ritmul şi amploarea operaţiunilor aeriene, trecând dincolo de sprijinul de foc pentru atacuri la sol limitate şi protejarea convoaielor de trupe şi aprovizionare, cu o utilizare sporită a bombardamentelor grele pentru a curăţa zonele contestate şi a pedepsi zonele care sprijină rebelii. Guvernul SUA ia acuzat pe sovietici că practică „genocidul migrator" pe calea aerului, în special încercând să golească regiuni întregi şi să forţeze sătenii să fugă în Pakistan. Este fără îndoială că au existat adesea operaţiuni brutale împotriva ţintelor civile, mai ales în această fază a războiului, precum şi defrişarea satelor din unele sectoare, mai ales când acestea treceau cu vederea locaţii strategice sau erau aproape de principalele rute de aprovizionare. Cu toate acestea, o căutare cuprinzătoare a înregistrărilor sovietice ale războiului în timpul scurtei perioade în care au fost deschise la începutul anilor 1990 nu a găsit nicio dovadă a vreunei abordări specifice şi deliberate. În schimb, aceasta a fost probabil pentru a confunda consecinţele deciziilor luate pe motive pur militare cu dovezi ale unei politici mai ample.

Nu există nicio îndoială că pe tot parcursul războiului, sovieticii şi-au folosit puterea aeriană într-un mod adesea fără discriminare, iar victimele civile directe şi consecinţele indirecte, din case.

Asalt combinat aerian şi terestre, Lashkar Gah, 1985

Lashkar Gah, capitala provinciei Helmand, a fost şi este încă un important centru de comunicaţii. Apropierea sa de conjuncţia râurilor Arghandab şi Helmand înseamnă că se află în apropierea uneia dintre regiunile cultivate pe care sovieticii le numeau „verzi” – datorită vegetaţiei lor şi, de asemenea, densităţii rebelilor prezenţi de obicei în satele lor împrăştiate. În mai 1985, sovieticii au lansat o operaţiune scurtă şi ascuţită de trei zile pentru a suprima rebelii care trăgeau periodic cu mortar şi rachete în Lashkar Gah şi au organizat raiduri împotriva convoaielor de aprovizionare pe drumurile din apropiere.



Aqaian Kalay

Cheie:

bombardiere sovietice

elicoptere sovietice

Forţele terestre sovietice

1.În zorii primei zile, bombardierele Su-24 de la Khanabad au organizat un bombardament la altitudine medie, concentrându-se asupra Aqaian Kalay, considerat centrul de comandă al rebelilor locali.

2.O forţă mecanizată sovietică susţinută de trupele de securitate DRA Sarandoy din Lashkar Gah a început încercuirea.

3.O altă forţă mecanizată s-a apropiat de-a lungul văii râului dinspre vest.

4.Între timp, elementele 22nj*Speisn<sz*Brigada 370th Detaşamentele au fost transportate cu aer de la Lashkar Gah în mai multe locaţii strategice atât pentru a preveni ambuscadele, cât şi pentru a opri fuga rebelilor. de-a lungul malurilor cultivate ale râurilor (se credea mai puţin problematic dacă se îndreptau spre terenuri deschise, aride, unde puteau fi mai uşor localizate şi neutralizate ulterior).

5. A doua zi dimineaţă, Mi-24 de la 205tnEscadrila Independentă de Elicoptere a început să ofere sprijin de foc forţelor terestre pe măsură ce acestea continuau să avanseze dinspre vest şi nord-est.

6. În principal, rebelii au evitat pur şi simplu contactul, dar într-un singur angajament serios târziu în a doua zi, când au încercat să protejeze un depozit de rachete, Su-25 de la Kandahar au zburat cu bombe la nivel scăzut şi cu rachete cu un efect devastator.

Cjlj Translated from English to Romanian – www.onlinedoctranslator.com

Su-17 a fost un avion de vânătoare-bombardier capabil, care, după cum reiese din această fotografie a versiunii de export Su-20 afişată la Cairo, putea transporta o gamă largă de magazine. Acestea au inclus, ca şi aici, rezervoare cu combustibil suplimentar pentru a-şi extinde raza de acţiune, capsule de rachete şi bombe. Ele puteau fi, de asemenea, înarmate cu rachete aer-aer şi aer-suprafaţă şi au fost echipate cu două tunuri de 30 mm montate în interior. (LeCaire)

distrus la mijloacele de trai ruinate, nu poate fi subestimat. În acelaşi timp, totuşi, zvonurile şi propaganda s-au dezlănţuit, cu tot felul de afirmaţii în cele din urmă respinse. Unul, de exemplu, a fost că aeronavele sovietice împrăştiau arme chimice într-o aşa-numită „ploaie galbenă”, deşi acum consensul ştiinţific este că acesta a fost de fapt, dintre toate, rezultatul unor roiuri mari de albine care îşi defecau boabe de polen digerate. Şi mai extreme au fost afirmaţiile potrivit cărora minele aruncate de sovietici au fost făcute în mod deliberat să arate ca nişte jucării pentru a atrage copiii: „Jucăriile sovietice ale morţii” a publicat un titlu groaznic în*New York Times.* Aceasta s-a bazat pe mina PFM-l, verde strălucitor şi în formă de sămânţă de sicomor, care poate să fi atras atenţia copiilor, dar cu siguranţă nu era destinată pentru asta.

Nimic din toate acestea nu este pentru a minimiza ceea ce au făcut sovieticii, mai ales în această perioadă. Un pilot Su-17 grav traumatizat a recunoscut că încă mai avea coşmaruri, după patru ani, despre bombardarea satelor suspectate că ar adăposti rebeli. El a adăugat că, în timp ce în 1984, deseori, ei zbârceau mai întâi satul pentru a încerca să îi convingă pe oameni să fugă şi, uneori, elicopterele chiar aruncau pliante de avertizare în avans, până la jumătatea anului 1985, astfel de practici fuseseră oficial abandonate. „Ne-am îndeplinit ordinele de luptă şi nu trebuia să ne gândim la costurile umane”. Acestea au fost realităţile „războiului lui Cernenko”.

Panjshir VII: începutul „războiului lui Cernenko”

Prima expresie reală a acestui lucru a fost ofensiva Panjshir VII. Fusese plănuit înainte de ascensiunea lui Chernenko, dar în mai multe versiuni, de la o misiune simbolică de arborat de steag în această vale veşnic contestată, până la o operaţiune masivă, cea mai mare de până acum. Cernenko, inutil să spun, a optat pentru opţiunea maximalistă.

A existat un armistiţiu oficial între Massoud şi sovietici până în toamna anului 1983, iar apoi a continuat un armistiţiu dur şi gata, dar guvernul de la Kabul încă căuta controlul asupra văii şi dorea ca sovieticii să-l ofere. Ei i-au pus pe rebeli – care, în drepturi, începuseră ei înşişi să devină din nou mai agresivi – şi au folosit ciocnirile rezultate pentru a face lobby Moscovei pentru o nouă ofensivă. În martie 1984, ei au susţinut că Massoud a refuzat alte discuţii de pace, iar Chernenko a

fost bucuros să folosească acest lucru ca scuză pentru a-l dezlănţui pe Panjshir VII.

Astfel, 15.000 de trupe sovietice şi DRA vor fi dislocate în aprilie-mai 1984, susţinute de o forţă masivă de 194 de avioane atât din interiorul ţării, cât şi din bazele din URSS şi 154 de elicoptere. Operaţia a fost în general similară cu cele anterioare, dar la o scară şi un nivel diferit de intensitate. Bombardările preliminare au fost efectuate de escadroane din patru regimente de bombardiere grele care zboară din baze sovietice, precum şi prima utilizare operaţională majoră a bombardierelor Su-24 din 149.thGardienii BAP şi 143rdBAP. Misiunile de recunoaştere au fost efectuate de la începutul lunii aprilie de MiG-21UM, coborând uneori la altitudini periculoase de joase de 20-30 m, bazându-se pe viteze mari datorită post-arzătoarelor pentru a evita orice incendiu AA. Au fost completate cu Su-17MZR de la 263rdEscadrila de recunoaştere şi o platformă fotografică An-30. Deşi bombardamentele la mare altitudine aveau să lovească în continuare ţinte preplanificate, intenţia a fost ca de data aceasta să aibă coordonate mai precise şi mai actualizate decât în trecut.

O escadrilă de Tu-16 din 200thGărzile TBAP au făcut prima trecere peste vale, urmate de Tu-22M2 din 1225. thTBAP, bombardare de la altitudini de 9.000-10.000 m. O jumătate de oră mai târziu, 60 de avioane Su-24 au traversat Panjshir la altitudini de 5.000 m. O astfel de densitate a aeronavelor pe cer a trebuit să fie instituite protocoale speciale pentru a se asigura că acestea sunt menţinute depărtate şi o aeronavă de comunicaţii An-26RT a zburat într-un model de aşteptare în apropierea văii, pentru a coordona traficul radio înapoi la comandamentul operaţiunii.

Acest prim raid comun a durat două ore, iar efectul a fost aparent impresionant. În special, cele 64 de bombe de fragmentare explozive puternice OFAB-250-270, aruncate de fiecare Tu-22M2, păreau să dezvolte un covor de explozii. Loviturile pregătitoare au durat trei zile, deşi bombardierele grele aveau să efectueze doar o singură ieşire în fiecare zi, dimineaţa devreme, nu în ultimul rând pentru că ulterior ţintele au fost învăluite în praf. Su-24 au fost, totuşi, mai active, inclusiv unele raiduri pe timp de noapte, în timp ce perechi de Su-25 de vânătoare zburau ziua. După fiecare bombardament, artileria continua să atace Panjshir.

Un MiG-21bis, o evoluţie a MiG-21 care a fost pus în funcţiune în Afganistan ca avion de vânătoare. Deşi abia optimizat pentru acest rol, avea un pistol intern şi putea fi echipat cu un rezervor de combustibil extern suplimentar, precum şi cu două bombe mici. (Alan Wilson)

Sovieticii – şi, într-o măsură mai mică, forţele DRA – au stabilit o reţea de observaţie posturi pe comandă înălţimi, care deseori trebuiau furnizate prin aer şi adesea susţinute de aer, atunci când erau atacate. Aici, un elicopter sovietic Mi-24 trece de un astfel de post în mai 1988. (Douglas E

Deşi există unele dispute cu privire la acest lucru, consensul pare să fie că impactul real al bombardamentelor grele de mare altitudine a fost mai puţin decât se spera. După cum am menţionat deja, locuitorii văii erau de acum obişnuiţi cu bombardamentele. Satele *simujahedin* taberele deopotrivă aveau pieile şi buncărele lor şi chiar şi copiii mici ştiau ce să facă când auzeau sunetul revelator al avioanelor sau al elicopterelor pe cer. Bombele folosite, dintre care cele mai multe au fost abia modificate de pe vremea celui de-al Doilea Război Mondial, erau adesea sub putere pentru această sarcină, iar multe dintre echipajele bombardierelor erau mai interesate să-şi golească docurile de bombe rapid şi să se întoarcă acasă decât să se concentreze pe precizie. Cu toate acestea, au trimis pe toţi să se grăbească la sol, ceea ce a permis introducerea unităţilor de observare şi blocare cu elicopterul să meargă relativ fără opoziţie. În a treia dimineaţă, totuşi, Su-24 foloseau un amestec de explozivi mari FAB-1500 şi bombe cu dispersie RBK-500. Primul ar lovi mai întâi, spulberând clădirile şi turtind pereţii, iar apoi bombele cu dispersie ar împrăştia submuniţii mai mici care ar trimite ele însele sute de mii de bile de oţel de 5,5 mm coasă în zonă, ucigând pe toţi cei care se aflau în interior sau sub acoperire moale.

Ofensiva a fost marcată de unele lupte dure, precum şi de ritmul ridicat al operaţiunilor aeriene, mai ales după această etapă iniţială de elicoptere şi Su-25 (în iunie 1984, mareşalul Sokolov avea să dea *Grach* sigiliul său de aprobare, spunând „aeronavele de atac la sol Su-25 şi- au arătat bunele capacităţi de luptă"). Cu toate acestea, chiar şi cu utilizarea deosebit de liberală a minelor antipersonal PFM-l aruncate în aer, în mare parte împrăştiate din elicoptere, nu a fost niciodată posibil să se împiedice în mod fiabil ca rebelii să se retragă atunci când au ales, şi cu tot sunetul şi furia – şi cu câteva mii de sovietici. şi pierderile DRA – ofensiva în sine, la fel ca raidurile iniţiale la mare altitudine, au fost impresionante pentru ochi, dar fără sens strategic. După Panjshir VII, unul *Speisnaz* căpitanul, care fusese însărcinat să evalueze impactul bombardamentelor asupra satului Khenj din valea sus, s-a întrebat deschis: „Câte milioane de ruble am irosit doar aruncând în aer case goale şi ce am fi putut face în Afganistan, dacă le cheltuisem pe case noi?

Cuiburi de vultur

Curând a devenit clar pentru sovietici că recunoaşterea prin satelit şi fotografia la înaltă altitudine nu erau deosebit de eficiente în monitorizarea mişcărilor rebelilor şi a caravanelor lor, făcându-şi drum prin trecători înguste de munte şi pe teren accidentat. Pentru a încerca să-şi reducă mobilitatea strategică şi să obţină avertizare timpurie asupra atacurilor, ei au început curând să stabilească numeroase posturi de observare la înălţimi de comandă. Unele erau în esenţă baze de foc ale companiei, dar altele erau posturi mai mici, conduse adesea de cel mult un pluton, cunoscut sub numele *de**Orlinye Gnyozda**,* sau „cuiburile de vultur”. Multe dintre acestea puteau fi atinse practic doar pe calea aerului, iar Mi-8-urile erau angajate în mod regulat în garnizoane rotative, livrând provizii şi evacuând răniţii. În unele cazuri, stâlpii erau atât de constrânşi încât elicopterele nici măcar nu au putut ateriza, fie planând cât de jos puteau (adesea o sarcină de pilotare periculoasă şi dificilă în lanţurile muntoase cu vânt) sau, în cel mai bun caz, plantând doar roţile din nas pentru stabilitate.

Operaţiune *Capcană.* Sfârşitul „războiului lui Cernenko”

Cernenko fusese înlocuit de Mihail Gorbaciov în martie 1985, dar el a moştenit un Comitet Central încă plin de duri şi conservatori de stil vechi, iar mareşalul Serghei Sokolov ca ministru al apărării, un om care a avut un rol cheie în conducerea războiului în Afganistan şi, prin urmare, miza de a nu admite că nu era de câştigat. Generalul-locotenent Igor Rodionov, care a comandat cei 40thArmata între aprilie 1985 şi aprilie 1986, a fost astfel într-o poziţie incomodă. El însuşi era sceptic în privinţa faptului că războiul poate fi câştigat, nu în ultimul rând pentru că era uscător în privinţa PDPA şi ştia că Gorbaciov nu mai era convins. Cu toate acestea, Sokolov se aştepta ca el să încerce să obţină o victorie militară, iar Biroul Politic din primul an de secretariat general al lui Gorbaciov a fost bucuros să-i lase pe susţinătorii „războiului lui Cernenko” să-şi submineze propriul caz.

Succesorul lui Rodionov, generalul locotenent Viktor Dubynin, se afla într-o poziţie destul de fericită, deoarece şeful Statului Major General, generalul Akhromeyev, îl informase în privat că politica era probabil să se schimbe în curând. Dubynin avea, aşadar, pe de o parte carte albă pentru a lansa operaţiuni majore, pe de altă parte un grad de libertate faţă de Biroul Politic în ceea ce priveşte obiectivele să-şi stabilească. I-a combinat pe cei doi în Operaţiune*Capcana*, lansată august 1986, o operaţiune combinată de arme menită să elimine forţele lui Ismail

Su-25 a fost una dintre cele mai eficiente lupte aeronava de război, un atac la sol accidentat avion cu un tun intern de 30 mm şi, după cum se arată, 11 puncte dure capabil să transporte

Iniţial, dar

în Khan,

un comandant de teren proeminent în regiunea Herat şi fortăreaţa rebelă Kokari- Sharshari, aproape de graniţa cu Iranul.

Ce a fost de remarcat despre Operaţiunea *Capcană* fost că a demonstrat cât de departe au ajuns capacităţile sovietice de a combina operaţiunile aeriene şi terestre şi exact ce puteau face. A fost neobişnuit după standardele războiului afgan să fie desfăşurat simultan în trei teatre separate, deşi legate: Herat însuşi; câmpiile şi poalele largi din apropierea oraşului; şi munţii din regiunile de graniţă Sharshari, la aproximativ 150 km distanţă.

Forţele rebele au fost extrem de active în oraşul şi regiunea Herat. Deşi au fost lansate controale periodice de securitate, ei s-au putut umple cu recruţi şi provizii din întreaga regiune, inclusiv din Valea Harirud. Aceasta a condus spre Iran, şi care a fost folosit pentru caravanele de aprovizionare. Cu toate acestea, le-a fost greu să menţină arsenale sigure, baze de aprovizionare şi refugii pentru recuperare medicală şi antrenament în apropiere de Herat, chiar şi în aşa-numitele „zone verzi”, regiuni cu vegetaţie densă de arbuşti şi livezi pe care rebelii le foloseau pentru acoperire. Pentru asta, ei aveau baza lor la Kokari-Sharshari, care era fortăreaţa comandantului rebel de teren cunoscut sub numele de Ismail Khan, un fost ofiţer cu nasul dur şi competent al DAR-ului 17.thDivizia de infanterie. Scopul sovieticilor a fost, astfel, mai întâi de a curăţa câmpiile din jurul Herat pentru a izola gherilele urbane de liniile lor de aprovizionare, apoi de a distruge baza Kokari-Sharshari şi, în cele din urmă, de
a elimina prezenţa rebelilor în oraşul Herat însuşi.

Operaţiunea a implicat o forţă de 28 de batalioane – zece sovietice şi 18 afgane – sub 40 de anith Comandantul adjunct al armatei, generalul-maior Georgy Kondratiev şi forţele aeriene au fost implicate în fiecare etapă a operaţiunii. În primul rând, recunoaşterea aeriană detaliată a rutelor probabile de atac şi retragere a fost combinată cu o campanie extinsă de a semăna potecile şi vadurile de-a lungul graniţei cu Iranul cu mine antipersonal aruncate din submuniţiile KMGU.

ZPU 14,5 mm AA HMG era voluminos şi nesofisticat, dar de cele mai multe ori cel mai bun pe care rebelii aveau la ei. dispoziţie pentru a le păzi bazele. (Zubair Mir/AFP prin Getty Images)

Operaţiune ^***aneura*** şi problemele cu hărţile

O problemă recurentă pentru sovietici a fost aceea de a opera pe teren accidentat, monoton, unde le era greu să se orienteze. Propriul lor echivalent GLONASS al sistemului de navigaţie prin satelit GPS al Occidentului nu a fost utilizat în general, iar majoritatea operaţiunilor aeriene au fost în întregime dependente de hărţi şi, acolo unde a fost posibil, de balize de ghidare de navigaţie pre- instalate sau pur şi simplu de rachete de lumină sau de fum. Acest lucru a dus la o serie de erori nefericite şi chiar letale, de la focul prieten până la aterizarea forţelor în locul greşit. În timpul operaţiei ***Mane*** w***ă*** (9 iunie-14 iulie 1986), o ofensivă combinată sovietică/ DRA pentru a curăţa rutele de aprovizionare către Faizabad în nord-estul Afganistanului, o companie din 783.rd Batalionul separat de recunoaştere urma să fie aterizat aproape de autostrada principală pentru a încercui poziţiile rebelilor, într-o locaţie care tocmai fusese curăţată de loviturile Su-25. Cu toate acestea, o citire greşită a hărţii a dus la formarea lor de elicoptere Mi-8 care se îndreptau către o locaţie între 8 şi 17 km (conturile variază) departe de zona de aterizare destinată – şi chiar în mijlocul poziţiilor rebele. Un Mi-8 a fost doborât cu toate mâinile, altul a fost distrus când a fost ridicat. Mai puţin de 50 de soldaţi sovietici s-au trezit înconjuraţi şi au intrat sub focul mortarului, dar încercările de a-i ajuta s-au dovedit zadarnice până a doua zi, când avioanele de atac Su-25 şi navele de combat Mi-24 au putut fi deviate pentru a oferi sprijin de foc, iar supravieţuitorii. din 783rd ar putea fi ridicat. Douăzeci şi unu dintre cercetaşi au fost ucişi şi niciunul dintre ceilalţi nu a scăpat de răni.

dozatoare. Apoi, pe 18 august, o campanie de bombardament de trei zile a văzut baza Kokari-Sharshari lovită atât de Su-25, cât şi de Su-17, precum şi de artilerie grea. Între timp, elicopterele au aterizat sovieticul 201ST Divizia de puşti cu motor 149th Regimentul şi detaşamentele de puşcaşi cu motor de gardă din 345th Regimentul Aeropurtat pentru a prelua înălţimile de comandă de-a lungul Văii Harirud, pentru a preveni orice întărire de către rebelii cu sediul pe teritoriul iranian.

Un amestec de trupe sovietice şi afgane şi forţe de securitate DRA au înconjurat „zona verde" cea mai apropiată de Herat, au sigilat oraşul şi au început să se rostogolească spre exterior pentru a încerca să disloqueze şi să elimine grupurile rebele şi să asigure drumurile cheie. Din nou, acest lucru a fost făcut în strânsă integrare cu forţele aeriene: Mi-24-urile au condus adesea, identificând şi suprimând locurile şi concentrările de ambuscade ale rebelilor, fixându- le pentru trupele terestre care se apropiau. Un major din cei 5th Motor Rifle Division, care a fost implicată în această etapă a operaţiunii, a salutat-o drept „cea mai bună coordonare aer-terrestre pe care o văzusem până acum, o bătălie când lucrurile au funcţionat într-adevăr aşa cum ar trebui".

Între timp, asaltul asupra lui Kokari-Sharshari era în desfăşurare, 80% din forţele de atac fiind aduse cu elicopterul, în lumina atât a dorinţei de a lovi rapid, cât şi a greutăţii extreme a terenului. Deşi a existat un sprijin aerian constant pentru atac, acest lucru a fost îngreunat atât de relief, cât şi de locaţia aproape de graniţa cu Iranul. Avioanele sovietice au operat sub controale foarte stricte pentru a se asigura că nu au trecut accidental în spaţiul aerian al Teheranului, în timp ce MiG-23 din 190th IBAP erau în patrulare constantă, în cazul în care avioanele iraniene ar încerca să pătrundă, înarmate cu încărcături aer-aer de rachete R-60 cu rază scurtă de acţiune şi R-30 cu rază medie de acţiune.

Elicopterele au fost folosite constant pentru evacuare medicală şi reaprovizionare, deşi adesea geografia a făcut acest lucru imposibil. În a treia zi, de exemplu, rezervele de apă pentru unele trupe de asalt s-au epuizat, dar încercările de a arunca butoaie de cauciuc cu apă potabilă s-au dovedit imposibile – elicopterele au fost forţate să le arunce de la înălţime, ceea ce a însemnat că au izbucnit la sol sau au rupt. stânci. În cele din urmă, proviziile au trebuit să fie aduse pe spatele soldaţilor. Între timp, loviturile Su-25 şi Su-17 au continuat zi şi noapte, coordonate de un post de comandă aerian Il-22. Piloţii sovietici s-au confruntat cu apărări antiaeriene atent planificate şi interblocate, care implică HMG-uri, tunuri ZU-23-2 de 23 mm şi Blowpipe şi Strela-2 MANPADS. Unul dintre primii chiar a lovit şi a doborât un Su-25 de pe 378th OShAP. Cu toate acestea, în cele din urmă apărătorii nu au reuşit să împiedice forţa sovietică/DRA să ia şi să distrugă baza după şapte zile de luptă grea.

Puterea aeriană a jucat chiar un rol în etapa finală de pacificare urbană a operaţiunii. Au fost desfăşurate 14 batalioane, nouă dintre ele din armata afgană şi trupe de securitate, mai întâi pentru a sigila cartierele unul de celălalt şi apoi pentru a le pieptăna pentru gherile. Uneori, acest lucru a dus la lupte amare şi distructive, iar în mai multe cazuri Su-25 au fost chemate pentru a lansa precizie.

E posibil ca impactul Stinger-ului să fi fost exagerat şi mitologizat, dar i-a forţat pe sovietici să o facă răspund în moduri care deseori le împiedicau antena operaţiuni. De asemenea, a creat un gen cu totul nou de "***mujahedin*** *cu* fotografii cu rachete, cum ar fi această imagine a unui rebel care ţinteşte un Stinger asupra unei aeronave sovietice în apropierea unei baze rebele din Munţii Safed Koh, pe 10 februarie 1988. (Robert Nickelsberg/ Legătură)

greve pe anumite străzi şi clădiri. Il-22 care ajutase la gestionarea atacurilor aeriene asupra Kokari- Sharshari a fost apoi redirecţionat pentru a ajuta la acelaşi lucru asupra Herat.

4. „Răga sângerândă”, 1986-88

Generalul Valentin Varennikov, la acea vreme reprezentantul Ministerului Apărării la Kabul, a descris Operaţiunea *Capcanăca* una dintre cele mai memorabile şi de succes operaţiuni la care asistat în Afganistan, dar adevărata ei semnificaţie a fost din nou la Moscova. Operaţiunea a avut un succes la fel de tactic pe cât şi-ar fi putut spera generalul locotenent Dubynin – totuşi situaţia strategică a rămas neschimbată. Acesta a fost exact tipul de lecţie pe care şi-a dorit-o Gorbaciov pentru a le aduce acasă celor rămaşi de la linia dura cât de zadarnic a fost să continue să verse bani, oameni şi capital politic în Afganistan.

În momentul în care ajutorul occidental pentru rebeli atingea apogeul – mai ales odată cu sosirea Stingers – Moscova era acum dornică să-şi reducă războiul. În ciuda afirmaţiilor dramatice făcute cu privire la efectul rachetelor, ceea ce a determinat cu adevărat schimbarea tacticii aeriene sovietice a fost mai puţin teama de noua capacitate antiaeriană a rebelilor şi mai mult o nouă preocupare din partea Kremlinului de a minimiza costurile şi pierderile acasă. şi pregăti terenul pentru retragere. Cu toate acestea, acest lucru a însemnat şi atingerea unui echilibru atent, menţinerea presiunii asupra diferitelor grupuri rebele, adesea opuse cu amărăciune, pentru a încerca să le ofere un motiv pentru a ajunge la înţelegeri politice cu regimul de la Kabul.

Stingerul

Sosirea pe câmpul de luptă a lui Stinger, fabricat în SUA, a fost atât o dezvoltare politică cât şi militară. Cu siguranţă a creat un nou pericol pentru piloţii sovietici şi

DRA, în special la altitudini mai mici, dar a împins şi hotărârea Washingtonului de a face Moscova.

„Adu-mi dovada”

La început, a existat o oarecare suspiciune cu privire la afirmaţiile că Washington-ul ar *oferi* ***mujahedin*** *cu* Stingers, nu în ultimul rând pentru că acest lucru le-ar oferi inevitabil sovieticilor şansa de a-i examina. La 29 noiembrie 1986, la a doua utilizare cunoscută a rachetelor, cinci au fost lansate împotriva unui grup mixt de elicoptere la aproximativ 15 km nord de Jalalabad. Un Mi-24 şi un Mi-8T au fost doborâţi, deşi unul a reuşit să efectueze o aterizare de urgenţă, astfel încât echipajul să poată scăpa de ambarcaţiunea care arde. Cu toate acestea, comandantul din Jalalabad a refuzat categoric să creadă relatarea aviatorilor şi a susţinut în schimb că cele două elicoptere trebuie să se fi ciocnit, iar piloţii pur şi simplu se acopereau unul pentru celălalt. A cerut dovada acestor rachete misterioase. Cu toate acestea, el a fost convins să permită unei misiuni să caute dovezi, iar cei 2nd batalionul 66th Brigada de puşcaşi cu motor şi Isr compania celor 154th OSN a încadrat zona accidentului. Negăsind nimic care să dovedească ceva în ruinele arse ale celor două elicoptere, au mers apoi şi au explorat locurile probabile de lansare. Acolo, au găsit tuburile de lansare aruncate a cinci rachete Stinger, oferind prima dovadă clară a acestei escalade – şi exonerând echipajele de zbor. Comandantul companiei care i-a găsit a ajuns să primească Ordinul Steagului Roşu.

suferă atâta timp cât a urmărit războiul. În mod ironic, în această privinţă, a ajutat să-şi facă punctul de vedere al lui Gorbaciov. În momentul imediat, însă, a fost o provocare tehnică şi tactică pe care cei 40th Armata trebuia să se adreseze – cel puţin o dată când a crezut că Stingeri au fost de fapt desfăşuraţi (vezi caseta).

Prima şi cea mai simplă mişcare a fost de a ordona aeronavelor să nu lanseze lovituri de sub 4.500 m, podea care a fost în cele din urmă ridicată la 7.500 m. Aşa cum a spus Daoud Rams, un dezertor din DRA Air Force care a zburat cu MiG-21: „Înainte de Stinger, eram liberi să facem aproape orice ne doream. După ce Stinger a fost prezentat, ne-am schimbat toate tacticile, altitudinile şi viteza – totul. Nu ne-a plăcut să zburăm jos, iar când a trebuit, am zburat foarte repede şi, chiar şi la altitudini mari, am zburat cât de repede am putut... Nu mai puteam opera în voie oricând şi oriunde ne doream. ' Acest lucru a exagerat oarecum impactul, deşi probabil DRA a adoptat o abordare şi mai precaută decât sovieticii, dar cu siguranţă vorbeşte despre impactul psihologic al acestei noi arme. Desigur, zborul mai sus a redus precizia atacurilor, aşa că, în practică, mai multe aeronave au trebuit să lanseze mai multe ieşiri şi să arunce mai multe muniţii pentru a avea acelaşi impact operaţional. Acest lucru nu a fost practic pentru elicoptere, deşi uneori adoptau abordări care se îmbrăţişează cu solul, în comparaţie cu tacticile anterioare de „înalt şi scufundare", care le-ar fi lăsat expuşi periculos la blocarea MANPADS. Astfel, a existat un program rapid pentru a le echipa cu noi contramăsuri concepute pentru a falsifica, a momela şi a orbi focosul de căutare IR al lui Stinger. Încă din 1983, aveau deja deflectoare pe duzele motorului pentru a reduce semnătura, iar mai mulţi erau echipaţi cu distribuitoare de flare ASO-2V (care puteau, de asemenea, să împrăştie nori de pleavă de bruiaj radar) şi bruiaj activi SOEP-V1A Lipa.

Nemulţumit să se bazeze doar pe astfel de măsuri pasive, cei 40th De asemenea, armata şi-a intensificat utilizarea *Spetsnaz* raiduri şi ambuscade la distanţă lungă pentru a intercepta rulote despre care se crede că aduc Stingeri rebelilor. Aceasta a fost, până la urmă, pur şi simplu o extensie a eforturilor existente. Tocmai în 1987, de exemplu, 332 de caravane de arme au fost raportate ca fiind interceptate, ducând la distrugerea sau capturarea a peste 290 de arme grele diferite, de la mortare la HMG, 80 MANPADS (în principal Hunyin-5), peste 15.000 de mine şi aproximativ 8 milioane de cartuşe de muniţie pentru arme de calibru mic. Scopul „Vânătoarelor Stinger" nu a fost acela de a împiedica rachetele să ajungă – aceasta ar fi fost o sarcină imposibilă – ci de a încetini răspândirea lor şi de a le oferi tehnicienilor înapoi acasă mai mult timp pentru a concepe contramăsuri.

Primii care au fost confiscaţi au fost doi găsiţi când compania de recunoaştere a lui 66th Brigada separată de puşcaşi cu motor, sub sublocotenentul Igor Ryumtsev, a luat o groapă de arme rebelă în afara Jalalabad la 26 decembrie 1986. La început, nici măcar nu ştiau care sunt cele două tuburi pe care le găsiseră, dar în curând vânătoarea de Stingers a devenit mai deliberată, ajutată. prin zvonul că oricine ar fi capturat primul unul va fi numit Erou al Uniunii Sovietice. Pe

Pe măsură ce ameninţarea MANPADS rebelilor a devenit un îngrijorare mai mare, obiectivele de genul acesta au devenit mai frecvente, de Mi-24 care trăgeau rachete de rachetă pentru a distrage atenţia capului lor care caută căldură. (Maxim Guchek/BELTA/AFP prin Getty Images)

5 ianuarie 1987, sublocotenentul Vladimir Kovtun*Spetsnaz*echipa din 186thDetaşament cu desemnare specială (OSN *^t/yao'Spetsialnovo Naznacheniya)* erau într-o patrulă cu elicopter când au observat nişte rebeli care fugeau cu motociclete. S-au angajat, iar rebelii au tras doi Stingers, care au ratat pentru că nu au aşteptat să asigure un blocaj. Nu au mai avut şansa de a lansa, deoarece comandourile i-au angajat de la sol şi o altă pereche de nave de combat Mi-24 au atacat din aer. Când Kovtun a investigat, precum şi cele două lansatoare, a găsit o altă rachetă şi – un premiu deosebit de util – o servietă care conţinea manualele tehnice. În următoarele câteva luni, aveau să fie confiscate încă cinci rachete, ceea ce le-a oferit într-adevăr sovieticilor posibilitatea de a le demonta şi de a le studia în detaliu.

Kovtun nu a devenit niciodată un erou al Uniunii Sovietice. În 2012, Yevgeny Sergeyev, care la acea vreme era comandantul 186thOSN, a fost făcut Erou al Rusiei, dar chiar şi asta a fost la patru ani de la moartea sa.

Operaţiune*Autostrraoă*, 1987-88

Pentru a menţine echilibrul între irosirea resurselor în război şi pierderea acestuia, cei 40th Armata şi-a dat seama că trebuie să menţină credibilitatea DRA faţă de circumscripţia sa de bază, populaţia urbană. Niciun oraş nu putea să cadă. În vara lui 1987, însă, rebelii începuseră să blocheze drumul principal de la Gardez la Khost, cel mai mare oraş din sud-estul ţării. Populaţia de 40.000 şi garnizoana DRA de 8.000 au fost practic tăiate de o forţă de peste 10.000.*mujahedin,* iar moralul era înţeles să scadă. Deşi s-a luat în considerare un transport aerian, acesta a fost considerat nu mai mult decât un paliativ scump. În schimb, a fost luată decizia de a organiza o ofensivă terestră majoră pentru a redeschide drumul către Khost, o operaţiune care a fost numită imaginativ. *Magistral, sauAutostradă.*

Operaţiunea a implicat o forţă comună sovietică/DRA condusă de 108thMotor Rifle Division, dar a fost marcată şi de utilizarea din ce în ce mai încrezătoare a aerului şi solului coordonat

operaţiuni şi atacuri aeriene. Atacul a trebuit să treacă prin pasul Satukandav puternic apărat, de exemplu, şi pentru a *forţamujahed/'npentru* a le arăta mâna, atunci generalul locotenent Boris Gromov, comandantul operaţional, a ordonat paraşutisti falşi, doar saci de nisip înfăşuraţi în hamuri de paraşute, aruncaţi la gura trecerii. Crezând că acesta este un atac, rebelii s-au deschis cu tot ce aveau – toate acestea fiind urmărite cu atenţie de avioane de recunoaştere, probabil o pereche de Yak-28R. Acest lucru a permis sovieticilor să răspundă apoi cu o lovitură a aeronavelor Su-25 folosind rachete, bombe şi, pentru o schimbare, ghidate cu laser.

Generalul locotenent Boris Gromov a fost unul dintre vedetele războiului, mai ales cândva sovietic maşina de propagandă avea pivotat din încercarea de a pretinde că nu era se întâmplă să obţină ce câştiguri ar putea din asta. Fotografiat la o conferinţă de presă la Kabul cu o zi înainte de retragerea finală sovietică, poartă sub jacheta lui ***telnyashka*** , vesta cu dungi albastre- albe a forţelor aeriene. (Robert Nickelsberg/Getty Images)

OPUSOPERAŢIE DE BOMBARDARE PE MULTI NIVELURI

Rachete Kh-25ML (NATO: AS-10), profitând de datele de ţintire neobişnuit de proaspete. Aceasta a fost urmată de un lung baraj de artilerie.

Cu toate acestea, înaintarea a fost dificilă, deoarece rebelii erau bine înrădăcinaţi şi numeroşi. Din nou, totuşi, puterea aeriană s-a dovedit crucială, permiţându-i lui Gromov să trimită atât paraşutişti sovietici, cât şi comandouri afgane pe înălţimi de comandă de-a lungul drumului şi să forţeze *mujahedin* să se retragă sau să se confrunte cu

încercuirea. De trei ori a fost folosită această abordare, elicopterele acţionând practic, aşa cum a spus Gromov, ca *„marshrutkaspe* circuit', comparându-le cu microbuzele comune care urmau rute regulate în oraşele sovietice.

La 30 decembrie, ruta către Khost a fost deschisă şi, deşi convoaiele de aprovizionare de pe drum ar fi în continuare atacate în mod regulat, o combinaţie de avanposturi temporare de-a lungul lungimii sale şi patrule regulate cu elicoptere au reuşit în esenţă să o menţină deschisă. Khost era în siguranţă, cel puţin pentru o vreme – şi riscul ca rebelii să reuşească nu doar să reuşească pentru prima dată să cucerească un oraş, ci şi să stabilească o bază urbană aproape de graniţa cu Pakistanul, a fost evitat.

5. Retragerea, 1988-89

Odată ce a început retragerea din Afganistan, cei 40th Comandamentul armatei sub generalul Gromov a trebuit să jongleze cu trei priorităţi uneori contradictorii. Retragerea trebuia să fie ordonată şi conform programului convenit, ceea ce a necesitat o retragere relativ timpurie din sudul ţării, inclusiv din Kandahar, precum şi o tranşă substanţială de

Războiul lui Rutskoi

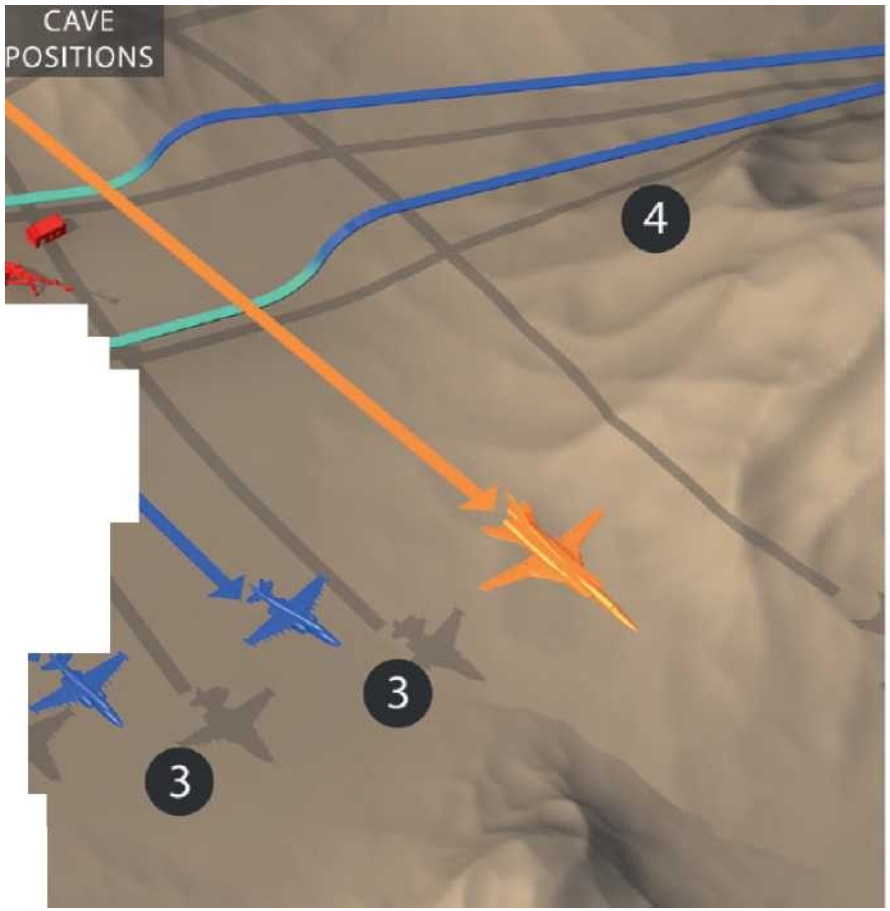
Alexander Rutskoi, alături de Boris Gromov, a devenit unul dintre cei mai recunoscuţi eroi ai războiului sovietic. El a devenit, de asemenea, o figură politică după aceea, atât din cauza propriilor ambiţii, cât şi pentru că alţii doreau să folosească un erou de război afgan pentru cauza lor. Pilot de vânătoare-bombardier, s-a transferat la Su-25 şi, după ce a ajuns la gradul de locotenent colonel, comanda 378.th OShAP pe 6 aprilie 1986 când, pe 360th misiune de luptă, el conducea un atac cu patru avioane asupra bazei rebele puternic apărate de la Zhawar. A fost lovit la a doua sa trecere (pilota un avion echipat cu o cameră pentru evaluarea daunelor de luptă) de un FIM-43 Redeye. El a ajuns să se ejecteze la altitudine periculos de scăzută şi astfel a suferit o fractură gravă de compresie a coloanei vertebrale la lovirea solului.
Un DRA APC a reuşit să-l evacueze, dar abia după un incendiu care l-a lăsat cu încă două răni, la picior şi la spate. A fost evacuat cu un elicopter sovietic la Kabul, unde medicii l-au avertizat că zilele lui de zbor s-au încheiat şi că probabil că îşi va petrece restul vieţii într-un scaun cu rotile. Cu toate acestea, Rutskoi nu era deloc hotărât şi în decurs de două luni mergea în cârje. Deşi i s-a atribuit o poziţie fără luptă, el era hotărât să *revină**afgan,*** iar în aprilie 1988 s-a întors, colonel titular şi comandant adjunct al celor 40th Aviaţia armatei. Cu toate acestea, el a continuat să zboare în misiuni de luptă şi, se pare, a fost şi mai îndrăzneţ şi mai agresiv decât înainte.

În aprilie-august 1988, a zburat 97 de ieşiri, 48 dintre ele noaptea, dar norocul i-a scăpat pe 4 august, când conducea un atac pe timp de noapte asupra unui depozit de muniţii rebeli despre care Moscova susţine că era în apropiere de satul Shaboheil, tocmai la sud de Khost. Acesta era la mai puţin de 7 km de graniţa cu Pakistanul şi, pentru a evita riscul de conflict, aeronavelor sovietice li sa interzis să zboare pe o rază de 5 km de frontieră. Pe de altă parte, Pakistanul susţine că ieşirea a fost împotriva unei instalaţii de la Miran Shah, în interiorul teritoriului său. În orice caz, Su-25 al lui Rutskoi a fost angajat şi doborât de un F-16A pakistanez cu o rachetă AIM-9L Sidewinder şi a paraşut pe teritoriul pakistanez.

A reuşit să evite capturarea timp de cinci zile, dar în cele din urmă a fost luat prizonier de război. El a fost eliberat două săptămâni mai târziu, într-un schimb de prizonieri, după presiuni diplomatice intense, precum şi intervenţia directă a şefului informaţiilor externe KGB, Viktor Kryuchkov. Acesta a fost sfârşitul zborului său de luptă, dar a fost numit Erou al Uniunii Sovietice şi mai târziu va fi ales în Congresul Deputaţilor Poporului şi a fost vicepreşedinte pe biletul lui Boris Elţin. Elţîn l-a dorit în esenţă doar pentru strălucirea stelei eroului său, iar cei doi bărbaţi au căzut curând. În 1993, Rutskoi a fost o figură cheie care s-a opus lui Elţin într-o criză constituţională dintre parlament şi preşedinte care s-a transformat într-o ciocnire armată şi a dus la bombardarea parlamentului în supunere. Rutskoi a fost demis, dar mai târziu va fi ales guvernator al regiunii Kursk în perioada 1996-2000.

Fazele atacului

1 Trecerea de recunoaștere Su-24MR Sortirea
2 bombardamentelor la mare altitudine Tu-22M
3 Bombardări multiple ale echipei Su-25 cu două
4 avioane Mi-24 și lovituri cu bombe
5 Mi-8 teren*Spetsnaz*echipe pe înălțimi
2
TARGET VILLAGE



> 7,00Oft

l 5,000ft

> 2,000ft

20Oft

OP Observation Post

SA-7 SAM

DShK HMG

Lionizat în timpul războiului şi apoi cur după acesta, Alexan Rutskoi apoi a deve un lider al forţel anti-Elţin în timp Rusiei din 1993 constitutionala. (Chuck

O fotografie montată corespunzător cu un p afgan care dă mâna u sovietic soldat când îşi iau rămas bun la 13 februarie 1989 pe aeroportul din Kabul. De fapt, mulţi dintre militarii DRA s-au simţit trădaţi de retragere. (Reuters/

forţe, inclusiv unităţi aeriene. De asemenea, trebuia să fie cât mai lipsit de victime şi să nu transmită panică. La urma urmei, Biroul Politic era disperat să evite tipul de optică care însoţisese retragerea SUA din Vietnam, elicopterele evacuându-se frenetic de pe acoperişul ambasadei şi avioanele în exces fiind răsturnate de pe puntea unui portavion. În cele din urma,

Sange rau

Relaţiile dintre forţele sovietice şi cele afgane au fost întotdeauna complexe. Au fost multe cazuri de bună cooperare şi relaţii puternice, de prietenie, mai ales având în vedere câţi ofiţeri DRA studiaseră în URSS. A existat, totuşi, adesea, de asemenea, un curent puternic de rasism ocazional din partea sovieticilor şi resentimente din partea afganilor că nu au primit acelaşi kit sau sprijin. Acest lucru a fost valabil mai ales între forţele aeriene, nu doar pentru că diferenţa de echipamente era cea mai frapantă, ci şi pentru că sovieticii erau adesea înfuriaţi de ceea ce ei considerau indolenţa şi refuzul omologilor lor de a se pune în pericol. Piloţii DRA pentru cea mai mare parte a războiului ar putea zbura doar câteva ieşiri pe săptămână, în timp ce sovieticii au zburat de obicei mai multe în fiecare zi, de exemplu. Oricare ar fi drepturile şi greşelile, acest lucru a creat un teren fertil pentru tensiuni odată ce a devenit clar că cei 40thArmata pleca. Aeronauticii afgani au început să refuze să zboare în sprijinul trupelor sovietice sau să-şi numească omologii „trădători" sau „laşi". Dezertările au devenit mai frecvente: în 1988-89, nouă avioane DRA au ajuns în Pakistan, cerând azil. La fel au făcut şi sabotajele îndreptate împotriva sovieticilor, cum ar fi lăsarea de resturi pe căile de rulare sau chiar tăierea liniilor hidraulice. Din ce în ce mai mult, trupele de securitate ale batalioanelor separate de gardă au început să limiteze şi mai mult accesul afganilor în părţile sovietice ale bazelor aeriene, exacerbând şi mai mult tensiunile într-un cerc vicios al neîncrederii.

DRA trebuia să i se acorde sprijin adecvat pentru a se asigura că nu se prăbuşeşte când sau imediat după plecarea sovieticilor. Problema era că sprijinirea DRA şi descurajarea atacurilor asupra forţelor în retragere însemna operaţiuni de luptă active, în special din partea forţelor aeriene – şi asta risca victime.

Deşi retragerea treptată a anumitor unităţi considerate redundante, inclusiv ultimele regimente de rachete antiaeriene şi regimente de tancuri, fusese finalizată în 1986, Direcţia Principală de Planificare a Statului Major General a primit doar instrucţiunile oficiale să elaboreze un plan cuprinzător de retragere. a OKSVA la începutul anului 1988. Cu toate acestea, lucrările preliminare erau în curs de ceva timp, aşa că au fost rapid gata. Planul general a fost aprobat oficial de ministrul apărării, Dmitri Yazov, la 7 aprilie şi încredinţat unui grup de operaţiuni înfiinţat în cadrul Statului Major, sub comanda locotenentului general Alfred Gaponenko. Acesta a fost însărcinat cu gestionarea retragerii împreună cu cei 40thStatul de comandă al armatei. Gaponenko fusese şeful misiunii de consilieri sovietici din Laos în timpul războiului din Vietnam şi era mai ales conştient de riscurile în cazul în care moralul forţelor DRA începea să se prăbuşească.

Operaţia ar urma să fie astfel înscenată. Aproximativ jumătate din OKSVA, cu o putere de 110.000 de oameni, ar pleca între 15 mai şi 15 august 1988, precum şi cea mai mare parte a celor 120.000 de sovietici aflaţi în ţară la acea vreme, care făceau parte din grupurile de manevră cu motor din trupele de frontieră KGB şi elemente ale Trupele de Interne ale Ministerului Afacerilor Interne, prin specialişti în informaţii şi tehnicieni detaşaţi la unităţile de reparaţii de luptă, către tot felul de civili, inclusiv profesori, ingineri, administratori şi familii. A doua etapă între 1 septembrie 1988 şi 15 februarie 1989 ar fi mai complicată, deoarece a presupus retragerea în etape a ultimelor unităţi fără forţe de screening – cu excepţia celor ale DRA, pe care nimeni nu voia să se bazeze cu adevărat – şi asta prin durerea afgană. iarnă. Acest lucru ar depinde cu atât mai mult de puterea aeriană, proiectată din ce în ce mai mult din bazele aeriene sovietice, pentru a oferi informaţii despre avansurile rebelilor, descurajarea împotriva potenţialelor atacuri şi un răspuns devastator şi rapid atunci când acest lucru eşuează.

Perforând cardul MiG-27

Cu toate acestea, chiar şi în timp ce se făceau planuri pentru retragere, existau cei care erau disperaţi să ajungă *aţan*. Dacă pentru majoritatea conscrişilor, trimiterea în Afganistan a fost o teroare (şi, prin urmare, mulţi ar plăti cu plăcere mită pentru a o evita), soldaţii de carieră ar căuta adesea să facă un turneu acolo. „Îţi împinge cardul" cu un serviciu de luptă autentic – şi, foarte posibil, obţinerea unui fel de medalie – a fost un stimulent nepreţuit pentru şansele tale de promovare, iar pieţele şi *voyentorg*MIagazinele PX din Afganistan deţineau bunuri care erau aproape imposibil de găsit într-un

Boza distinctă de daltă al MiG-27 a stabilit această aeronavă de atac la sol în afară de avionul de vânătoare MiG-23 din care a fost derivat. (Peter Lane/ Alamy)

URSS falimentară. Ultimul an al războiului a văzut astfel mulţi ofiţeri zbuciindu-se pentru ultimele şanse de a vedea acţiune. Acest lucru este valabil şi pentru corpurile de avioane.

Avionul de luptă-bombard MiG-27 a fost printre cele mai mari şi mai capabile avioane din flota aeriană sovietică, dar nu a avut obligaţii de luptă în primul său deceniu şi jumătate în serviciu. Ani de zile, ori de câte ori s-a spus că ar putea fi desfăşurat în Afganistan, decizia a fost întotdeauna împotriva. Su-17, poreclit *str/zA* sau „rapid”, s-a dovedit, la urma urmei, un cal de bătaie de încredere, iar menţinerea de aceeaşi aeronavă an de an, chiar dacă a fost completată cu noi variante, a simplificat dramatic întreţinerea, furnizarea şi planificarea operaţiunilor de vânătoare-bombardiere.

În toamna anului 1988, când era timpul pentru o nouă rotaţie a corpurilor de avioane (având în vedere uzura şi deteriorarea serviciului activ), a apărut din nou problema implementării MiG-27. La urma urmei, erau în uz mai mult de două duzini de regimente şi, cu retragerea pe drum, de ce să iroseşti o ultimă ocazie de a le oferi un antrenament adecvat în condiţii de luptă autentice? Ideea a fost preluată cu entuziasm de piloţii şi ofiţerii din regimentele MiG-27, care invidiau de mult oportunităţile de care se bucurau omologii lor care zboară „swifts”. Au găsit o ureche înţelegătoare la generalul-maior Dmitri Romanyuk, şeful celor 40thForţele aeriene ale armatei din 1986 – şi fostul comandant al unei escadrile MiG-27 din districtul militar Transbaikal.

Retragerea timpurie a forţelor sovietice din Kandahar pe 15 august a luat o muşcătură din cele 40thAripa aeriană a armatei şi, în timp ce unele ambarcaţiuni au fost mutate la Shindand, flota de bombardiere a fost supraîncărcată. Acest lucru a oferit Romanyuk şi lobby-ului MiG-27 din districtul militar vecin din Asia Centrală, oportunitatea de a prezenta mutarea ca un upgrade calitativ necesar.

Cele 134thIBAP a fost ales pentru a fi desfăşurat, deşi, deoarece îşi va lăsa în urmă cei mai noi şi mai puţin experimentaţi piloţi, a fost completat de o escadrilă transferată de la 129.thIBAP. MiG-27K avansat, cu o suită de senzori electro-optici de înaltă specificaţie, era cel mai apreciat de piloţi

Piloţi sovietici MiG-27 după o misiune în 1980. (Arhiva de istorie universală/ Grupul de imagini universale prin

pentru a face faţă mediului de luptă afgan, cu distribuitoare de flare şi ajustări ale sistemului de management al motorului pentru a gestiona aerul fierbinte şi rarefiat de munte.

După antrenamentul de orientare montan la Kyzyl-Agash din Kazahstan şi problema salopetelor de camuflaj şi a armelor de autoapărare, regimentul s-a desfăşurat la Shindand, o bază aeriană care până atunci se extinsese la o putere totală de aproape 9.000 de personal – în timp ce aşezarea locală tocmai a avut loc cam 5.000 de afgani. De acolo, 134thIBAP a desfăşurat operaţiuni în toată ţara, inclusiv în regiunile Herat şi Farah, dar în primul rând în jurul Kandaharului, în sprijinul forţelor aflate în asediul rămase acolo.

În mod obişnuit, 16 MiG-27 ar fi desfăşurate pe schimb, zburând fiecare trei sau patru ieşiri, echipate cu un amestec de bombe, inclusiv incendiare ZAB-100-175 şi ZAB-250-200 şi chiar termobarice ODAB-500 şi ODAB-500P. , deşi acestea din urmă erau considerate mortale, dar temperamentale. În general, nu transportau rachetele sau rachetele cu care puteau fi echipate, deoarece până la acest moment Înaltul Comandament considera ca evitarea pierderilor să fie o prioritate, iar pentru a le folosi în mod corespunzător, aeronava ar trebui să coboare la intervalele la care ar fi trebuit să coboare. fi vulnerabil la foc sau rachete AA. În consecinţă, nivelurile de precizie nu vor fi niciodată deosebit de impresionante, având în vedere că muniţiile erau toate bombe „proaste”, iar piloţii se antrenaseră în mare măsură pentru diferite tipuri de operaţiuni.

Cu toate acestea, ca*Speis*/*raz*patrulele au fost retrase şi operaţiunile cu elicopterele s-au concentrat pe protejarea forţelor în retragere, MiG-27 au putut juca un rol semnificativ în misiunile de zi şi de noapte pentru a interzice rulotele de aprovizionare a rebelilor. Deşi majoritatea avioanelor de luptă-bombarde trebuiau să părăsească Shindand pe 27 ianuarie, predând sarcinile rămase escadrilelor care zburau din bazele aeriene de pe partea sovietică a graniţei, 134thIBAP a rămas până la sfârşitul lunii pentru a zbura o gamă finală de misiuni împotriva liniilor de aprovizionare rebele. Apoi s-au mutat la baza aeriană Kalai-Mor din Turkmenistan, în cazul în care era nevoie de o alinare a Kabulului la unsprezecea oră, înainte de a se întoarce la baza lor de origine în martie.

Piloţii lui 134thIBAP a avut cu siguranţă şansa de a avea experienţă de luptă. În cele 95 de zile de desfăşurare, fiecare a înregistrat, în medie, 70-80 de ieşiri şi 60-70 de ore de zbor. Jurnalul de bord al căpitanului Vladimir Pravdiveţ, de exemplu, arată că acesta a aruncat 36.250 kg de bombe. La fel, MiG-27 şi-a făcut testul de luptă, dovedindu-se a fi un fiabil aeronave şi eficiente, având în vedere nepotrivirea dintre acest conflict şi tipul de război pentru care a fost proiectat să lupte, chiar dacă îi era sete şi cerea piste mai lungi decât unii dintre omologii săi mai simpli.

Operaţiune Podul aerian, ianuarie-februarie 1989

Un semn al provocărilor pe care le-ar aduce retragerea a fost asediul Kandaharului, după ce sovieticii i-au predat securitatea forţelor DRA, ca parte a unei retrageri ample în provinciile Helmand şi Kandahar de sud, în august 1988. Încurajaţi, rebelii a preluat rapid controlul asupra majorităţii teritoriului, dar oraşul Kandahar, al doilea ca mărime din ţară, a rămas în mâinile guvernului. Pentru a-l menţine aprovizionat şi astfel în picioare, sovieticii au organizat ultima lor operaţiune majoră în sud, cu un nume de cod destul de necriptat. *Vozdushny Most,* sau *Podul aerian.*

Sovieticii menţinuseră un cantonament în Kandahar care includea clădiri guvernamentale, aeroportul, depozitele şi cazarma din anii '70.th Brigada separată de puşcaşi cu motor. Acestea, împreună cu stocurile mari de muniţie, au fost transferate către DRA 2nd Corp, sub general- locotenentul Nur-ul-Haq Ulumi. Totuşi, cu tot titlul său impresionant, „corpul său de armată" cuprindea într-adevăr doar aproximativ 1.500 de soldaţi, deşi a fost întărit de un batalion de tancuri din 7.th Brigada blindată, precum şi elemente din KhAD şi trupele de securitate din Sarandoy ale Ministerului de Interne.

Aceasta era încă o forţă de luptă destul de eficientă, *dar mujahedinp|anu|* era să-i înfometăm. Ei au măturat micile avanposturi rămase în afara limitelor oraşului, apoi au închis mai întâi drumul care ducea la Kabul şi apoi cel care leagă Kandahar de graniţa sovietică şi oraşul Kushka, care fusese o sursă cheie de aprovizionare. Guvernul DRA a cerut de urgenţă Moscovei pentru ajutor şi, având în vedere că scopul Biroului Politic era să încerce să se asigure că regimul a supravieţuit cel puţin suficient pentru a evita jena, sovieticii au fost de acord.

Iniţial, planul era să conducă un convoi de aprovizionare pe uscat de la Kushka, prin Herat, la Kandahar, condus fie de cei 15th *Spetsnaz* Brigada sau 56th Brigada de asalt aerian de gardă separată. Cu toate acestea, în octombrie, sovieticii au lansat operaţiunea *^aral*, o misiune similară de a împinge un convoi de 2.000 de vehicule către o altă garnizoană DRA asediată din oraşul Kajaki, care păzea o centrală hidroelectrică de pe râul Helmand. A luat

După soviet
retragerea, aj
şi alimentar a
curgă din URS
muncitor afga
descarcă provi
de la un transpo
pe aeroportul di
martie 1989. (D
AFP via Getty Im

5thDivizia Gărzilor Motor Rifle două săptămâni întregi de lupte grele pentru a-şi lupta spre Kajaki, cu pierderea multor camioane de aprovizionare pe drum şi, în cele din urmă, s-a decis că avea mai mult sens pur şi simplu să se retragă trupele guvernamentale.

Deşi Mi-24D a fost versiunea principală a acestei nave de război desfăşurate în Afganistan, unele folos a fost fabricat din Mi-24P de mai târziu, care montează un GSh de 30 mm montat lateral. 30-2K dublu butoi tun automat. (Eric Bouvet/ Gamma-Rapho prin Getty

Nimeni la 40thCartierul general al armatei a avut stomacul să încerce să repete Operaţiuneafe*ra*l, mai ales că s-a estimat că între Partidul Islamic din Afganistan al lui Gulbuddin Hekmatyar şi alte forţe rebele locale mai mici, existau aproximativ 10.000 de gherileni în şi în întreaga regiune şi ei au minat deja drumurile principale. pe larg. În schimb, s-a luat decizia de a lansa o operaţiune de aprovizionare aeriană masivă, sub comanda directă a generalului-maior Nikolai Pishchev, cei 40thPrimul adjunct al comandantului armatei.

Aeroportul Ariana din Kandahar a fost, totuşi, considerat atât nesigur, cât şi lipsit de controlul adecvat al traficului aerian. Drept urmare, primele zboruri sovietice An-12 în dimineaţa zilei de 20 ianuarie 1989 au adus nu numai o companie de cercetaşi din 5.thDivizia de puşcă cu motor de gardă 650th Batalion, dar şi un sistem de comunicaţii prin satelit R-440 care a fost rapid pus la punct pentru a permite sosirea următorului val de transporturi. În ciuda bombardamentelor rebelilor şi chiar a încercărilor de a încălca perimetrul defensiv, numai în prima zi, au fost efectuate 28 de ieşiri de pe aerodromul Mary din Turkmenistanul sovietic şi patru zboruri din Shindand, livrând împreună 326 de tone de marfă, dintre care 240 au fost muniţii de artilerie. În plus, detaliul de protecţie a aeroportului a fost întărit cu un alt pluton din 650thBatalion şi şase APC-uri BTR-60PB, cu gândul că, în cel mai rău caz, la sfârşitul operaţiunii trupele rămase la sol ar putea să le folosească pentru a sparge liniile inamice şi a conduce către Shindand, chiar dacă în practică acest lucru ar fi fost o cursă aproape sinucigaşă.

Pe măsură ce zborurile de aprovizionare au continuat, rebelii au intensificat atacurile cu mortar şi rachete în încercarea de a închide pista. Pe 23 ianuarie, un An-12 a fost lovit în timp ce ateriza şi a fost grav avariat, un total de 31 de rachete lovind aerodromul în acea zi. În acea seară, rebelii au încercat chiar să se infiltreze pe aerodrom, deşi au fost alungaţi de trupele terestre. Cu toate acestea, fluxul de mărfuri a fost parţial întrerupt: în timp ce 212 de tone de provizii au fost aduse de 37 de zboruri cu o zi înainte, aceasta a scăzut la 173 de tone în 17 ieşiri pe 23.rd.

Bombardament la mare altitudine, 1982

Bombardierul Tu-22M a oferit sovieticilor un bun puternic, capabil să lovească oriunde în ţară de la baze din Uniunea Sovietică şi să rămână suficient de sus pentru a fi imun la orice rebel AA. Aici, două bombardiere Tu-22M de la 185thRegimentul de aviaţie pentru bombardiere grele de gardă efectuează un bombardament dimineaţă devreme peste Valea Panjshir. Este 16 mai 1982, începutul operaţiunii la scară largă Panjshir V şi descarcă încărcături complete de bombe FAB-500 M-54 înainte de a se întoarce la bază. Bombardierul din fundal se grăbeşte în mod clar să revină la confortul bazei şi a început să se încline chiar şi în timp ce ultimele sale bombe părăsesc depozitul interior pentru bombe. Mai ales în primii ani, piloţii păreau de prea multe ori mai puţin interesaţi de bombardamente precise decât de îndeplinirea misiunilor cât mai repede posibil. Cu toate acestea, având în vedere că au zburat la altitudini de obicei de 10.000 m sau mai mult şi s-au bazat pe date de ţintire deseori depăşite sau inexacte, este pus sub semnul întrebării dacă acest lucru a avut un impact mare în practică.

Avionul de luptă MiG-29 a fost unul dintre cele mai avansate avioane din Soviet arsenal şi a fost desfăşurat doar ca un escortă ocazională la bombardiere cu rază lungă de acţiune la sfârşitul războiului, în primul rând în cazul în care au fost interceptaţi de forţele aeriene pakistaneze. (USAF)

În continuare, *celmujahedina* atacat nu aeroportul, ci depozitele care deţin proviziile şi a reuşit să distrugă unul care conţinea 300 de tone de muniţie, anulând efectiv o zi şi jumătate de zboruri periculoase de aprovizionare. Într-un fel, însă, aceasta a fost o victorie pirică, deoarece i-a împins pe sovietici să lanseze o serie de lovituri aeriene pentru a-i pedepsi pe rebeli şi a le degrada capacităţile de a ataca Kandahar. Su-25 de la 378thOShAP, Su-17 din 274th IBAP şi MiG-27 de la 134thIBAP au fost toate implementate, cu sprijin din partea MiG-23MLD- urilor de la 120thIAP. În timp ce Su-25-urile au zburat atacuri joase – un pilot implicat a recunoscut că deseori ignorau altitudinile minime oficiale impuse din cauza prezenţei Stingers, pentru a le permite să lovească cu precizie poziţiile de rachete şi mortar – celelalte aeronave au menţinut un ritm constant. a operaţiunilor de suprimare timp de câteva zile. În plus, Tu-22M3 din 185thTBAP sub conducerea colonelului Dzhokar Dudayev (vezi caseta) a efectuat o singură ieşire pentru a lovi postul de comandă al rebelilor din satul Daman, la 10 km nord de aeroport, cu bombe demolatoare FAB-3000 de 3 tone.

Efectul a fost de a reduce densitatea focului de artilerie care soseşte asupra aeroportului şi de a descuraja orice atac la sol, iar până la 1 februarie aproximativ 2.600 de tone de provizii fuseseră livrate garnizoanei Kandahar. Cu toate acestea, furtuni serioase de praf i-au forţat apoi pe sovietici să oprească zborurile de ajutor până la 3 februarie. În acea perioadă, cei 40thComandamentul armatei a decis că onoarea a fost îndeplinită, iar în seara zilei de 3rda ordonat retragerea imediată a sovieticilor la Kandahar. Chiar dacă furtunile de praf încă bateau, în acea noapte şase An-12 au evacuat toţi cei 170 de soldaţi şi tehnicieni sovietici la Ariana, sub focul puternic al inamicului. Cele 650thArmele şi vehiculele grele ale batalionului au rămas cu garnizoana DRA

Războiul lui Dudayev

Un alt dintre participanţii la Războiul Afgan care avea să ajungă să joace un rol disproporţionat – şi perturbator – în politica rusă a fost colonelul Dzhokar Dudayev. Era un cecen născut în 1944, imediat după deportarea brutală de către Stalin a întregului său popor în Siberia şi Asia Centrală. Cu toate acestea, ca atât de mulţi ceceni, atât din necesitate economică, cât şi dintr-o cultură războinică, s-a alăturat armatei sovietice. Aflându-se în procuratură, s-a ridicat în calitate de comandant de bombardier, cu reputaţia de a fi înţepător şi temperat, dar şi dureros de sincer. Până în 1989, el comanda 326thDivizia de bombardiere grele din Tarnopol 46thArmata Aeriană Strategică în Estonia şi când o escadrilă de Tu-22M3 din 185thTBAP a fost trimis temporar la baza aeriană Mary pentru operaţiuni în Afganistan, el a condus desfăşurarea. Deşi criticii săi au susţinut mai târziu că a fost vinovat de „bombardament cu covoare”, de fapt, escadrila lui a fost implicată în lovituri mai selective şi mai ţintite. Acest lucru nu i-a făcut niciun rău carierei, aducându-i Ordinul Steagului Roşu şi promovarea la gradul de general- maior. Curând după aceea, el s-a implicat însă în

politica cecenă, iar mai târziu avea să devină preşedinte al Republicii Cecene independente autodeclarate din Caucazul de Nord rus. Într-o ironie emoţionantă, el a murit în 1996, în timpul Primului Război Cecen, ca urmare a unui atac aerian rusesc.

care, aprovizionat corespunzător, avea să reziste acum până la eventuala cădere a regimului lui Najibullah. Sovieticii au pierdut un transport An-12BP din 930thVTAP şi un An-26M *Spasite/aeronave* de ambulanţă din 50thOSAP, dar nu a suferit victime pe parcursul întregii operaţiuni, în ciuda unei ploi de aproximativ 700 de rachete şi obuze şi a unui număr necunoscut de bombe cu mortar. Mai exact, datorită acestei reaprovizionare – şi a reamintirii voinţei sovietice de a sprijini forţele DRA*or extremis*- Generalul locotenent Ulumi a reuşit să deţină Kandahar, nu în ultimul rând făcând alianţe pragmatice cu grupuri rebele locale. Încă o dată, puterea aeriană sovietică s-a dovedit crucială în modelarea faptelor de pe teren şi, prin urmare, a calculelor politice pe care le conduceau.

„Răsturnând ciorapii”

Războiul care fusese cândva tabu în mass-media sovietică devenise un spectacol, iar cu o metaforă pe care o vor folosi mai târziu un număr de comandanţi, comentatorul TV sovietic Mihail Leshinsky a descris a doua etapă a retragerii, care a început la 15 august, ca fiind „rularea în jos a forţelor sovietice de-a lungul traseului (dezangajării) ca un ciorapă". Aceasta a fost o fază periculoasă. Unii comandanţi rebeli au fost dispuşi să-şi păstreze muniţia pentru mai târziu, dispuşi să lase operaţiunea să meargă practic nestingherită. Alţii căutau o ultimă şansă să-l pedepsească*SAurauis*au au vrut să se mişte repede pentru a umple vidul pe care aveau să-l lase. Cu radicali precum Gulbuddin Hekmatyar manevrând pentru a fura un marş asupra rivalilor lor, figuri şi mai pragmatice, precum Ahmad Shah Massoud, s-au simţit sub presiune să acţioneze, ca nu cumva să le dea rivalilor lor o cale deschisă către Kabul şi putere.

În acest mediu politic şi militar exploziv, sovieticii s-au îndreptat către utilizarea liberală a puterii aeriene pentru a-şi curăţa rutele de retragere şi a forţa forţele rebele care părea să încerce să facă o mişcare ostilă. Chiar şi Panjshir lui Massoud, cu care cei 40thArmata a reuşit să ajungă la un fel de înţelegere (spre dezgustul lui Najibullah), a primit o lovitură de precauţie în controversata operaţiune *Taifun,* un asalt aerian şi de artilerie major care a fost

Un bombardier Tupolev Tu-16 a fost un design îmbătrânit, dar încă eficient, folosit în mod repetat peste Afganistan. Aici, unul într-o misiune de reconstituire maritimă este escortat de luptători US Navy peste Oceanul Pacific de Nord în ianuarie 1963. (© Museum of Flight/CORBIS/Corbis via Getty Images)

pur punitiv şi perturbator în intenţia sa. Un altul de profil *maltAfgantsy,* paraşutist colonelul Valery Vostrotin, care fusese numit Erou al Uniunii Sovietice pentru isprăvile sale în război, a fost deosebit de amărât de această trădare a înţelegerii, numind-o „dezonorant... Pur şi simplu i-am distrus în mod dispreţuitor”.

Cu toate acestea, atacurile aeriene au continuat. Scopul a fost la fel de mult ca orice alt fel de perturbare, de a preveni concentrarea rebelilor şi de a obstrucţiona caravanele de aprovizionare. În acest scop, Su-

17 de la 274thIBAP a început să efectueze curse nocturne nu doar în perechi şi legături, ci în grupuri mari de 16 sau chiar 24 de aeronave. Su-24 au fost, de asemenea, desfăşurate în număr tot mai mare şi erau şi mai potrivite pentru operaţiunile de noapte. Aceste raiduri au fost completate de utilizarea sporită a bombardierelor grele. În toamna anului 1988, un grup special DA a fost înfiinţat special pentru a acoperi retragerea, inclusiv Tu-16 din 251.ST
Gărzile TBAP de la Bila Tserkva şi două escadrile de Tu-22M3 de la 185thPaznici TBAP din Poltava. Au fost obişnuiţi să bombardeze locurile din jurul Kabulului, de unde rebelii lansau atacuri cu rachete pe noapte asupra capitalei, deşi rebelii au început în curând să-şi monteze şinele de lansare improvizate pe camionete şi să schimbe rapid locaţiile pentru a evita represaliile focului de contrabaterie din garnizoana Kabul. şi lovituri aeriene. Cu toate acestea, ţintele lor principale erau în jurul Kandahar şi Jalalabad, pe care sovieticii le abandonaseră deja. Acolo puteau opera adesea cu mai puţine constrângeri, iar Tu-16-urile au început să folosească bombe masive FAB-9000 M-54, ceea ce a necesitat instalarea unor bretele speciale de reţinere în docurile lor pentru bombe. În doar trei luni, avioanele Tu-16 au aruncat 289 dintre aceste brute de 9 tone şi 5 m lungime, pe care un membru al echipajului de zbor le-a descris drept un „butoaie plin de iad”. Deşi în anumite privinţe nu erau potrivite pentru aceste operaţiuni, pentru că au fost cu adevărat concepute pentru a nivela structuri urbane mari şi au fost astfel risipite ştergând satele afgane, însăşi amploarea exploziei lor a fost puternică ca armă psihologică la fel de mult ca orice altceva. Mai mult, echipajele şi-au dat seama că sunt deosebit de eficiente atunci când sunt aruncate în chei, unde părţile văii reflectau explozia.

Spre deosebire de majoritatea aeronavelor sovietice, avioanele Tu-16 erau în general trimise în trei, însoţite de MiG-29 sau ocazional de escorte MiG-23 sau Su-17. Tu-22M3 avea tendinţa de a zbura în perechi, dar raidurile mai mari ar putea fi însoţite de o versiune de război electronic Tu-22PD, deoarece exista o îngrijorare serioasă, deşi una care nu s-a materializat niciodată, că Pakistanul şi-ar putea intensifica operaţiunile aeriene peste graniţă. Atentatorii au zburat practic până în ultimul minut al ocupaţiei şi, deşi Najibullah a cerut continuarea campaniei după retragere, Biroul Politic a refuzat. Cu toate acestea, bombardierii au rămas la Mary încă trei săptămâni în cazul oricărui regres catastrofal în Afganistan, înainte de a se îndrepta în cele din urmă acasă.

Un F-16BM pakistanez în zbo
Sosirea F-16, car
îmbunătăţit dram
pakistanezul
Capacităţile de intercep
ale Forţelor Aeriene au
condus la o nouă abord
asertivă faţă de operaţi
sovietice în apropierea
peste graniţele sale.

CONSECUŢII ŞI ANALIZĂ

Acesta nu a fost un război care ar fi putut fi câştigat de puterea aeriană sovietică – dar ar fi putut foarte bine să fie pierdut fără el. S-a dovedit a fi un multiplicator de forţă vital pentru forţele relativ limitate pe care Biroul Politic era dispus să le desfăşoare. La urma urmei, la vârf, în 1986, OKSVA a atins doar 109.000 de angajaţi, mai puţin de 0,7 pe kilometru pătrat de ţară, în comparaţie cu vârful desfăşurării SUA în Vietnam în 1969, când erau mai mult de 1,6 pe kilometru pătrat. Acesta a fost, încă de la început, un război purtat la preţ redus, în care conducerea sovietică, cu excepţia unei scurte perioade sub Cernenko, a fost mai interesată să minimizeze costurile decât să câştige o victorie militară.

Il-76 a fost pilonul de sprijin al transportului aerian strategic al trupelor sovietice. Aceasta, fotografiat aducând soldaţi înapoi de la aeroportul din Kabul, este în imaginea Aeroflot, compania aeriană de pavilion sovietic, dar ar putea opera cu echipaj militar de la VTA. (Patrick Robert/Sygma prin Getty

În acest context, puterea aeriană a fost adesea desfăşurată în moduri care i-au frustrat pe aviatorii înşişi. Alexander Rutskoi a întrebat retoric: „De ce să zburaţi, să ardeţi kerosen şi să aruncaţi sute de tone de muniţie scumpă pe zi, dacă eficienţa loviturilor va fi zero?" Totuşi, acest lucru a fost, în multe feluri, să subestimaţi valoarea campaniei aeriene, care a fost atât despre perturbarea atacurilor rebelilor şi încurajarea forţelor DRA cât şi despre câştigarea unor bătălii. Un maior de armată care a servit în anii 40thArmata din 1987-1988 a fost sinceră

cu privire la acest lucru: „Orice ar fi făcut pe câmpul de luptă, cea mai mare valoare a aeronavei noastre a fost să le reamintească tuturor, prieteni şi inamici, ceea ce noi*ar puteado.*'

Un bilanţ

Sovieticii au pierdut aproximativ 333 de elicoptere şi 125 de avioane cu aripi fixe peste Afganistan, din cauza accidentului şi a acţiunii inamice. Acesta a fost, desigur, un bilanţ teribil, mai ales când sunt luaţi în considerare piloţii şi echipajele aeriene care au murit şi ele. Prin comparaţie, totuşi, războiul din Vietnam, deşi de două ori mai lung, a luat o muşcătură mult mai mare din mijloacele aeriene ale SUA: peste 3.700 de avioane şi 5.600 de elicoptere. Asta nu pentru a face nicio comparaţie directă între armatele respective – americanii luptau nu doar cu insurgenţii, ci şi cu un inamic hotărât de stat-naţiune, cu toate capabilităţile aeriene şi antiaeriene pe care le presupune. De asemenea, luptau războiul într-un mod diferit. Mai degraba,

Mareşalul Serghei Akhromeyev a fost unul dintre ofiţerii remarcabili ai generaţiei sale, care a jucat un rol cheie în planificarea invaziei Afganistanului în 1979 şi a fost şeful Statului Major General pentru o mare parte a războiului (1984-88).

(mod rusesc)

este de a evidenţia caracterul relativ limitat al conflictului, angajamentul sovietic şi, prin urmare, pierderile acestora.

Pierderi de elicoptere sovietice şi DRA în Afganistan (luptă şi accident)			
	sovietic	DRA	Total
Mi-6	28		28
Mi-8 (toate variantele)	174	233	407
Mi-10	1		1
Mi-24 (toate variantele)	129	72	201
N / A	1	33	34
Total	333	338	671

Războiul nu a fost câştigat, dar se poate dezbate dacă a fost sau nu pierdut cu adevărat. Generalii, când au fost întrebaţi ce niveluri de forţă ar avea nevoie pentru a câştiga, au sugerat jumătate de milion de soldaţi şi de patru ori mai multe avioane, ceva ce Politburo nu ar fi acceptat niciodată. Pierderile au fost suportabile, chiar şi în contextul decăderii economiei sovietice, precum şi consecinţele politice la fel. Cu toate acestea, puterea aeriană a făcut diferenţa. Ca să-l citez pe generalul Rodionov, fostul 40thComandant al armatei, care a ajuns apărării: „Fără „platele turnante” [elicoptere] şi „rooks” [Su-25], am fi avut nevoie de două ori mai mulţi oameni pentru a realiza jumătate mai mult”.

Pierderi de avioane sovietice cu aripă fixă în Afganistan (luptă şi accident)

	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	Total
An-12					3	2	1	1	2		1	10
An-26							1	1	2	1	1	6
An-30							1					1
Il-76	1					1						2
MiG-21		6	1	7	2	5						21
MiG-23							5		3	2	1	11
Su-17		1	2	1	3	8	3	9	4	3		34
Su-24										1		1
Su-25			1		1	4	1	8	8	12	1	36
Iac-28			1						1			2
Total	1	7	5	8	9	20	12	19	20	19	4	124

Adaptare

În ciuda aspectului său adesea ascuns, armata sovietică s-a dovedit o organizaţie de învăţare eficientă, chiar dacă uneori în moduri neoficiale, în dezacord cu practica sa oficială. Din mai multe motive, Statul Major nu a întreprins nicio analiză unică, definitivă, aşa cum a făcut-o a războaielor trecute. În parte, acest lucru s-ar fi putut datora faptului că, aşa cum se discută mai jos, a fost privit ca o singură dată regretabil, în parte din cauza disconfortului ideologic legat de un război în care ei erau puterea imperială, dar mai ales din cauza frământărilor în care URSS era în descreştere până la momentul retragerii. Acestea fiind spuse, multe instituţii militare de învăţământ şi centre de cercetare au condus propriile studii, de la Academia Militară Voroşilov a Statului Major General până la 30 de ani.thOrdinul Institutului Central de Cercetare Steaua Roşie, specializat în domeniul aviaţiei.

O parte din acestea au contribuit la adaptările tehnice efectuate, de la îmbunătăţirea modului în care

motoarele elicopterelor ar putea face faţă condiţiilor afgane până la dezvoltarea de contramăsuri pentru MANPADS.

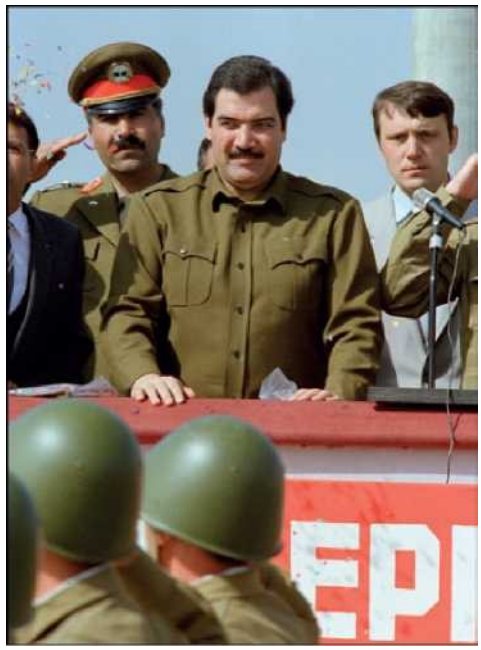
Un Mi-24 escortează un transport de trupe Il-76 când părăseşte aeroportul din Kabul la 6 februarie 1989, trăgând rachete de rachetă către distrage atenţia oricăror atacuri rebele SAM. (Eric Bouvet/ Gamma-Rapho prin Getty Images)

Au existat, de asemenea, răspunsuri tactice şi organizaţionale care au avut originea în astfel de cercetări, cum ar fi practica folosirii fulgerelor cu paraşuta pe timp de noapte pentru a-i orbi pe tunerii rebeli sau noţiunile în evoluţie despre cum ar putea fi integrate elicopterele în activitatea Brigăzii de aterizare de asalt (DShB).

Cu toate acestea, probabil că multe dintre cele mai importante inovaţii au venit din experienţele din teatru. Ca şi armata, de exemplu, forţele aeriene au câştigat o nouă apreciere a importanţei inculcării unui simţ al iniţiativei ofiţerilor săi şi dorinţa de a le oferi un grad de flexibilitate tactică. Au ajuns să realizeze că un sistem care a fost bazat atât de mult timp pe unităţi mari care funcţionează sub o ierarhie rigidă nu funcţionează în contra-insurgenţă. De exemplu, conceptul de „vânătoare liberă”, atunci când unei perechi sau unei legături de aeronave li s-a oferit o zonă în care să opereze şi le-a lăsat în mare măsură propriilor dispozitive nu era complet nou – Il-2 *originalShturmovik* aeronavele de atac practicaseră ceva similar în timpul celui de-al Doilea Război Mondial – dar a fost dus la un nou nivel în Afganistan.

Protejarea Mi-6

Mi-6 greoi era un elicopter de transport greu de preţ nepreţuit, dar şi o ţintă premiantă pentru operatorii rebeli MANPADS şi una vulnerabilă. S-au făcut eforturi considerabile pentru a-l proteja de focul rebelilor AA. În primul rând, după ce au aflat că rezervoarele sale de combustibil erau predispuse să fie perforate şi incendiate, inginerii sovietici l-au căptuşit cu spumă poliuretanică pentru a reduce pericolul de incendiu şi explozie. Mai activ, toate Mi-6-urile care operau în Afganistan au fost echipate cu lansatoare de flare ASO, dar eforturile de a instala deflectoare pentru a-şi reduce semnătura infraroşu s-au prăbuşit din cauza puterii mari a motoarelor sale masive Soloviev D-25V. Utilizarea lor s-a schimbat, de asemenea, aproape toate misiunile sale fiind zburate pe timp de noapte din 1986, luminile lor stinse, cu excepţia decolării şi aterizării, traficul radio a fost menţinut la minimum şi adesea o pereche de Mi-8MT sau chiar Mi-24 ca escortă. , în funcţie de riscurile fiecărei misiuni specifice. Mai mult, sovieticii au introdus un program de antrenament dedicat piloţilor Mi-6 care erau trimişi în Afganistan la un teren de antrenament montan lângă Chirchik şi, de asemenea, într-o instalaţie de deşert de lângă Bukhara, bazat pe unul similar deja utilizat pentru piloţii Mi-8. Acolo, ei aveau să petreacă până la trei săptămâni fiind forați în circumstanţele specifice din Afganistan, diverse tehnici pe care piloţii anteriori le-au învăţat, cum ar fi pentru o coborâre rapidă, tirbuşonată, în zonele de aterizare „fierbinte”. Chiar şi aşa, li s-au interzis zborurile de personal din cauza riscurilor până în timpul retragerii, când nevoia de a muta trupele a devenit rapid atât de presantă încât generalul-maior Romanenko, comandantul celor 40.thForţele aeriene ale armatei, au aprobat un plan ca acestea să fie folosite pentru evacuări, dar numai dacă zburau noaptea şi fiecare pasager era echipat cu o paraşută. Într-o lună, patru Mi-6 din 280thOVP a reuşit să transporte aproximativ 7.000 de soldaţi din baze îndepărtate, purtând de obicei 50 de oameni la un moment dat şi zburând una sau două călătorii dus-întors pe noapte.



De asemenea, corecţiile tehnice improvizate au fost adoptate mai pe scară largă. În timp ce majoritatea aeronavelor cu aripă fixă erau de obicei rotite în şi din Afganistan împreună cu echipajele lor, elicopterele au fost în general lăsate pe loc pentru a minimiza întreruperile activităţii lor şi efortul de a le transporta. Prin urmare, a fost un noroc dacă un nou echipaj va primi un „zero” – o ambarcaţiune recent comandată – sau ceva deja cu sute de ore de utilizare grea. Un Mi-24 tipic, de exemplu, ar dura 360-450 de ore de zbor pe an în Afganistan, din speranţa de viaţă planificată înainte de casare sau revizie totală de 1.000 de ore. Echipajele de zbor şi de la sol au devenit foarte experimentate cu o gamă largă de hack-uri pe teren, de la pornirea motoarelor cu bateriile din tancuri şi IFV-uri până la utilizarea aerului comprimat destinat în alte scopuri pentru a curăţa filtrele de aer înfundate cu praf şi nisip.

Impact

În acest context, este cu atât mai surprinzător că, după ce au învăţat atâtea lecţii în şcoala grea a Afganistanului, armata sovietică a uitat asiduu şi deliberat pe 1989 era că Moscova nu va fi niciodată absorbită din nou de un război de contra-muntoasă şi, în schimb, a trebuit să se a putea duce un război mecanizat major dezbatere acerbă în culise cu privire la simţit că, deşi multe lecţii tehnice reţinute, cele tactice şi doctrinare ar excepţia parţială a paraşutiştilor VDV şi Afganistan au fost aproape curăţate din sovietice.
următorul război pe care îl va duce sovietici, o încercare de a preveni Rusă. Din nou, soldaţii ruşi aveau să ducă o ţară islamică muntoasă şi multe dintre majoritatea dintre ele. Ideea din atât de proastă încât să se lase insurgenţă într-o ţară islamică întoarcă la misiunea sa de bază de pe câmpiile Europei. A existat o acest lucru, dar în cele din urmă s-a valoroase au fost învăţate şi vor fi afecta de fapt această misiune. Cu *Spefsraz* forţelor speciale, lecţiile din memoria instituţională a armatei

Mohammad Najibullah revizuirea Armatei Roşii soldaţi care mărşăluiau prin Kabul în octombrie 1986. La acea vreme, el era Marea speranţă a Moscovei de a schimba războiul, dar în cele din urmă va fi spânzurat în acelaşi oraş în 1996, când talibanii au luat cu asalt ONU. compus unde el căutase adăpost. (Daniel Janin/AFP via

Desigur, trista ironie este că Moscova a fost în anii 1990 post-separarea Ceceniei de Federaţia un război de contra-insurgenţă într-aceleaşi lecţii trebuiau să fie reînvăţate dureros.

După retragere

Cu toate acestea, acest lucru nu a fost nimic pentru soarta forţelor DRA. Pentru o vreme, s-au dovedit egali cu sarcina dificilă care le avea în faţă. Najibullah s-a dovedit un operator politic abil, pitting

Epavele abandonate ale avioanelor de vânătoare Su-7 şi Su-17 ale forţelor aeriene afgane la Shindand baza aeriana. (Jonathan Saruk/ Getty Images)

Moscova cu guler albastru suburbia Lyubertsy a furnizat un număr disproporţionat de lipituri către Afganistan, iar un Mi-24 a fost folosit pentru acest monument impunător al celor căzuţi. (© Mark

trib împotriva facţiunii, răzvrătiţi moderati împotriva liniei dure. Forţele DRA în felul lor au reuşit şi ele să facă faţă – nici măcar nu au încercat să deţină toată ţara, ci doar principalele oraşe, chiar şi în faţa coordonării.*mujahedinatacur'i.* În 1989, de exemplu, DRA a luptat împotriva unei armate rebele de 10.000 de oameni, reunite în mare parte de agenţia pakistaneză de informaţii inter-servicii (ISI), hotărâtă să încerce să cuprindă Jalalabad. Acest lucru a implicat nu doar lupte dure la sol, ci şi un ritm fără precedent de ieşiri ale Forţelor Aeriene DRA, inclusiv utilizarea transporturilor An-12, modificate pentru a arunca bombe cu dispersie de la altitudini suficient de mari pentru a fi în afara intervalului Stinger.

Cu toate acestea, o încercare de lovitură de stat a elementelor facţiunii Khalq din cadrul PDPA – cunoscută acum sub numele de Watan sau Partidul Naţional – a slăbit grav poziţia lui Najibullah, în special odată cu dezertarea ministrului Apărării Shahnawaz Tanai. Lovitura mortală a fost prăbuşirea URSS la sfârşitul anului 1991, deoarece noul guvern rus al lui Boris Elţin a refuzat categoric să continue să ofere ajutor Kabulului. Deşi regimul lui Najibullah a rezistat pentru scurt timp, s-a prăbuşit în aprilie 1992, iar Kabul a devenit premiul pentru care s-au luptat Massoud, Gulbuddin Hekmatyar şi fostul comandant DRA Abdul Rashid Dostum. Forţele aeriene suferise în mod deosebit de grav din cauza sfârşitului aprovizionării cu piese de schimb şi combustibil din partea URSS, iar prin anii 1990 numărul de avioane utilizabile în Afganistan a scăzut constant, până în anul 2000 nu mai funcţionau decât o mână de elicoptere. .

Între timp, cel*/fganisy*despre care se aştepta să devină comandanţii înalţi din următoarea generaţie care remodelau armata şi forţele aeriene sovietice cu lecţiile războiului s-au trezit într-o ţară care se prăbuşise spre colaps. Unii dintre ei au devenit politicieni precum Gromov şi Rutskoi, unii au devenit rebeli ca Dudayev, dar niciunul dintre ei nu ar avea cu adevărat şansa să aplice ceea ce au învăţat. În schimb, Afganistanul a devenit o poveste aproape mitică de avertizare. După cum a recunoscut un fost pilot Su-25 în 1991: „Am servit două turnee *mafgan,* am primit steaua maiorului meu acolo, dar deja, când aud oameni vorbind despre război, par să vorbească despre un război total diferit, unul în care avioanele cădeau din cer în fiecare zi, iar noi bombardam civili cu covoare. pentru naiba... Cine va spune povestea adevărată a ceea ce am făcut noi, „costume albastre” acolo?'